





**FACULDADE DE ARQUITETURA**  
UNIVERSIDADE DE LISBOA

# A Cidade Alta de Luanda

O Edificado Excecional enquanto charneira com a Cidade Baixa

**Maria Leonor Pereira Freitas**

(Licenciada)

Projeto elaborado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

## **Orientação científica:**

Orientador Científico: Professor Doutor João Sousa Morais

Coorientador. Científico: Assistente Convidado Mestre Joana Malheiro

## **Júri:**

Presidente do Júri: Doutor Luís Filipe Ferreira Afonso

Orientador: Doutor João Gabriel Viana de Sousa Morais

Vogal: Doutor Hugo José Abranches Teixeira Lopes Farias

## **Documento Definitivo**

Lisboa, FA ULisboa, julho de 2016





# A Cidade Alta de Luanda

O Edificado Excecional enquanto charneira com a Cidade Baixa

**Maria Leonor Pereira Freitas**

(Licenciada)

Projeto elaborado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

## **Orientação científica:**

Orientador Científico: Professor Doutor João Sousa Morais

Coorientador. Científico: Assistente Convidado Mestre Joana Malheiro

## **Júri:**

Presidente do Júri: Doutor Luís Filipe Ferreira Afonso

Orientador: Doutor João Gabriel Viana de Sousa Morais

Vogal: Doutor Hugo José Abranches Teixeira Lopes Farias

## **Documento Definitivo**

Lisboa, FA ULisboa, julho de 2016



## RESUMO

Este trabalho questiona a relação da cidade, de origem portuguesa, com o território onde esta se insere. Concretamente a questão singular da ocupação das encostas, ou seja, em topografias acidentadas. Assim, pretende-se estudar estes fenómenos de ruptura urbana e de como a Arquitetura pode ajudar a resolvê-los. Questionam-se os processos de articulação que poderão conectar a cidade alta da cidade baixa através do edificado, com uma forte componente infraestrutural que cria novas mobilidades e percursos.

Localizado na encosta do bairro de Miramar, local que secciona, pela sua morfologia, a cidade baixa da cidade alta. Este território descaracterizado é simultaneamente um elemento de rutura e *vazio urbano*. À escala da cidade pretende-se intervir através de uma estratégia de articulação entre estes dois territórios para que esta encosta deixe assim de separar a cidade em duas para haver, simplesmente, Luanda.

O projeto surge com base nestas premissas e afirma-se através de um jogo de volumes, cheios e vazios, que acompanham o declive e se adaptam a ele, alojando um programa vasto de usos culturais e de lazer.

Pretende-se não só quebrar barreiras físicas como promover atravessamentos entre cotas distintas. Criando mais-valias, através da implementação de um *edifício excepcional* que atua como charneira, gerando espaço público qualificado, num equilíbrio entre a passagem, a permanência e o usufruto.

**Palavras-chave:** Elemento transição; Centro Cultural; Cidade origem Portuguesa; Rutura Urbana; Encosta de Miramar; Vazio Urbano.

## ABSTRACT

This final masters project questions the relation between the city of Portuguese origin and the territory/region where it's inserted, specifically the singular question of the hills/slopes occupation, in other words, rugged topography. The goal is to understand these urban rupture phenomena, and how can Architecture help to solve them. It is also questioned the articulation processes that might connect the uptown and the downtown through the edified, with a strong infrastructural component that develops new routes and mobilities.

The investigation focuses on the Miramar slope, in Luanda, an area that divides and splits, due to its morphology, the downtown and uptown areas into two distinct realities. This hill, a decharacterized area and urban rupture element that behaves like an *urban void*, is the focal point of a city scaled intervention. The intervention centres on the hill itself and on a strategy that connects this new and improved part of the lower city to the higher area. Therefore the city will be united in just one part, instead of two different ones.

The project arises based on these premises and states itself as a complex building that creates voids and new pathways strategically located between the different volumes. These volumes are simultaneously a construction that takes advantage of the slope and adapts to it, housing a vast program of cultural and leisure uses.

It is intended not only to break the existing physical barriers but also to promote new crossings between distinct elevations. Creating added value through the intervention, which is materialized in an exceptional building that behaves like a joint, creating qualified public space balanced with crossing, permanence and usufruct.

**Key words:** Transition Element; Cultural Centre; Portuguese origin city; Urban Rupture; Miramar Slope; Urban Void.

## ÍNDICE

<b>0. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>1. A CIDADE PORTUGUESA .....</b>	<b>5</b>
<b>2. EXPANSÃO PORTUGUESA NO SÉCULO XV E XVI .....</b>	<b>7</b>
2.1. Características das Cidades Insulares .....	10
2.2. Características das Cidades africanas .....	11
2.3. Características das Cidades luso-brasileiras .....	14
2.4. A Influência das características físicas do território na morfologia urbana das cidades de origem portuguesa .....	17
<b>3. CASOS DE ESTUDO .....</b>	<b>21</b>
3.1 Funchal .....	21
Caminho de Ferro do Monte .....	25
3.2. Salvador da Baía .....	29
Elevador Lacerda .....	34
3.3. Comparação entre as cidades do Funchal e de Salvador .....	35
3.4 Considerações parciais .....	38
<b>4. EVOLUÇÃO URBANA DE LUANDA.....</b>	<b>41</b>
4.1. Localização e características morfológicas.....	41
4.2. Contextualização – conquista e ocupação Angola.....	42
4.4. Tomada de Luanda pelos Holandeses em 1641 .....	50
4.5. Reconquista de Luanda aos Holandeses .....	51
4.6. Reformas Pombalinas .....	55
4.7. Abolição do tráfico de escravos em 1836 .....	58
4.8. Século XX .....	64
4.9. Estado Novo (1933).....	67
4.10. Considerações Parciais .....	75
<b>5. O PROJECTO NA ENCOSTA DE MIRAMAR .....</b>	<b>79</b>
5.1. Os Pressupostos Conceptuais da Intervenção.....	79
5.2. Caracterização da Área de Intervenção .....	80
5.2.1. Enquadramento Geral da Intervenção .....	80

5.2.2. Desenvolvimento Histórico da Área de Intervenção .....	80
5.2.3. O conceito de vazio urbano.....	84
<b>5.3. Desenho da Cidade .....</b>	<b>88</b>
5.3.1. Elementos De Exceção.....	94
<b>5.4. Centro Cultural de Miramar .....</b>	<b>105</b>
5.4.1 Centro Cultural .....	105
5.4.2. Elementos de transição .....	109
5.4.3. Arquitetura tropical .....	110
5.4.4. Componente natural, lazer e cultural.....	111
5.4.5. Parque Urbano .....	111
<b>5.5. Definição do Programa.....</b>	<b>113</b>
<b>5.4. O Projeto .....</b>	<b>116</b>
<b>6. Considerações finais .....</b>	<b>122</b>
<b>7. Bibliografia .....</b>	<b>125</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>I</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>II</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS .....</b>	<b>V</b>

## **ANEXOS**

- I. Cartografia
- II. Levantamento Fotográfico –Miramar
- III. Fotografias de Maquetes
- IV. Painéis de Apresentação

## ÍNDICE DE FIGURAS

FIG. 1 - PLANISPHERE "CANTINO", 1502 .....	7
FIG. 2 - FUNCHAL, ILHA DA MADEIRA, MEADOS DO SÉCULO XV .....	22
FIG. 3 - FUNCHAL, ILHA DA MADEIRA, SÉCULO XVI .....	24
FIG. 4 - SUBINDO O MONTE (1853-54), ISABELLA DE FRANÇA .....	26
FIG. 5 - SENHORA EM REDE, FUNCHAL (1859) .....	27
FIG. 6 - CORSA (1817 E 1844) .....	27
FIG. 7 - CAMINHO DE FERRO DO MONTE (1900).....	28
FIG. 8 - VISTA DO FUNCHAL COM A LINHA DO CAMINHO-DE-FERRO DO MONTE (C.1898).....	28
FIG. 9 - SALVADOR DA BAÍA, BRASIL, MEADOS DO SÉC. XVI .....	31
FIG. 10 - SALVADOR DA BAÍA, BRASIL. INÍCIO DO SÉC. XVII .....	33
FIG. 11 – ELEVADOR LACERDA (1875) .....	34
FIG. 12 - ELEVADOR LACERDA (1920).....	34
FIG. 13 - ELEVADOR LACERDA.....	35
FIG. 14 - ELEVADOR LACERDA.....	35
FIG. 15 - MAPA DE ANGOLA E CONGO (1630) .....	41
FIG. 16 - NAGOLAS .....	44
FIG. 17 – NAGOLAS APROXIMAÇÃO.....	44
FIG. 18 – PARTE BAIXA E PARTE ALTA DE LUANDA 1626 .....	45
FIG. 19 - CRESCIMENTO DA PARTE ALTA DE LUANDA.....	47
FIG. 20 - LUANDA EM 1646 .....	50
FIG. 21 - SEGUNDA METADE DO SÉC. XVII.....	52
FIG. 22 - CRESCIMENTO DE LUANDA.....	53
FIG. 23 - PLANTA DE LUANDA DE 1649.....	53
FIG. 24 - PLANTA DE 1755 DESENHADA POR GUILHERME JOAQUIM PAES DE MENEZES .....	54
FIG. 25 - LARGOS E VIAS SÉC. XVIII .....	55
FIG. 26 - PRESPECTIVA DA CIDADE DE LUANDA DE 1816 .....	56
FIG. 27 - VISTA DE LUANDA 1854 .....	61
FIG. 28 - VISTA DE LUANDA SÉC. XIX .....	63
FIG. 29 - EVOLUÇÃO DE LUANDA SÉC. XIX.....	64



FIG. 30 - RUA SALVADOR CORREIA (1906) .....	66
FIG. 31 - PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ETIENNE DE GROER E DAVID MOREIRA DA SILVA .....	68
FIG. 32 - MAPA TURISTICO (1953) .....	70
FIG. 33 - PLANTA DA REGIÃO DE LUANDA. ARQ. ÉTIENNE DE GRÖER .....	71
FIG. 34 – EXPANSÃO URBANA NO SÉC. XX .....	73
FIG. 35 - PLANTA SINTESE DE LUANDA.....	74
FIG. 36 - ENCOSTA DE MIRAMAR - PORMENOR DO ALÇADO DE LUANDA INÍCIO DO SÉC. XIX.....	79
FIG. 37 - ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	80
FIG. 38 - VISTA DA ENCOSTA DE MIRAMAR .....	80
FIG. 39 - PLANTA SEGUNDA METADE NO SÉC. XVIII .....	81
FIG. 40 - DESENVOLVIMENTO A NASCENTE .....	81
FIG. 41 - EVOLUÇÃO COM BASE NA PLANTA 1926 .....	82
FIG. 42 - EVOLUÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO .....	82
FIG. 43 - EVOLUÇÃO COM BASE NA PLANTA DE 1959 .....	83
FIG. 44 - REGRA/EXCEPÇÃO, CHEIO/VAZIO .....	86
FIG. 45 - PROPOSTA URBANA .....	88
FIG. 46 - ESTRUTURA VIÁRIA .....	88
FIG. 47 - CORTES PELAS VIAS.....	88
FIG. 48 – PLANTA DE USOS .....	89
FIG. 49 - PROPOSTA - EDIFÍCIO DE HABITAÇÃO E COMÉRCIO .....	90
FIG. 50 - PROPOSTA - HOTEL .....	91
FIG. 51 - PROPOSTA - CENTRO COMUNITÁRIO .....	91
FIG. 52 - PROPOSTA - ESCOLA E BIBLIOTECA .....	92
FIG. 53 - PROPOSTA - EDIFÍCIO MULTIUSOS (ESTAÇÃO) .....	93
FIG. 54 - PROPOSTA - MERCADO.....	93
FIG. 55 - ESTRUTURA VERDE DA INTERVENÇÃO.....	94
FIG. 56 - URBANIDADE DO MUSSEQUE .....	95
FIG. 57 - EVOLUÇÃO DA HABITAÇÃO .....	96
FIG. 58 - APROXIMAÇÃO DO QUARTEIRÃO .....	98
FIG. 59 - PLANTA HABITAÇÃO PISO 0 .....	100
FIG. 60 - ESQUEMA BIOCLIMÁTICO DA HABITAÇÃO .....	100

FIG. 61 - PLANTA HABITAÇÃO PISO 1 .....	101
FIG. 62 - PLANTA DE COBERTURA DA HABITAÇÃO .....	102
FIG. 63 - CORTE PELA HABITAÇÃO .....	103
FIG. 64 - ALÇADO NORTE E SUL DA HABITAÇÃO .....	103
FIG. 65 - ALÇADO ESTE E OESTE DA HABITAÇÃO .....	104
FIG. 66 - ALÇADO ESTE DA HABITAÇÃO .....	104
FIG. 67 - PROGRAMA DO CENTRO CULTURAL .....	115
FIG. 68 - LIGAÇÃO ENTRE PRAÇAS .....	117
FIG. 69 - CORTE ESQUEMÁTICO DO CENTRO CULTURAL .....	118
FIG. 70 - ASPEN ART MUSEUM - SHIGERU BANH .....	122
FIG. 71 - MUSEU DE ARTE MODERNA KOBE - TADAO ANDO .....	122
FIG. 72 - BRISE SOLEIL DE MADEIRA .....	122

## 0. INTRODUÇÃO

O tema desta dissertação e projeto final de mestrado é consequente da vivência da cidade de origem portuguesa e da absorção de como esta se relaciona com o território onde se insere. Surgiu particularmente da curiosidade em compreender o porquê da escolha em construir em locais de difícil de acesso, com topografia acidentada e quais as estratégias que ao longo da história foram utilizadas para ultrapassar essas dificuldades topográficas. Então, podemos questionar porque é que as características físicas do território, nomeadamente a topografia, surgem, muitas vezes, como elementos de rutura na morfologia urbana, sendo esta interrogação respondida através de uma intervenção, um projeto de arquitetura que pretende transformar os elementos de rutura em elementos de transição, nomeadamente a encosta.

questão de partida

O objetivo principal desta tese é encontrar forma(s) de integrar territórios de topografia acidentada, nomeadamente a encosta de Miramar, na existente malha da cidade, em Luanda. Esta encosta atua como elemento de rutura no território, que juntamente com a linha de comboio de ferro forma um vazio urbano, contrariando a cidade onde se insere – aliás a própria vertente pode ser abordada como um vazio urbano. Atualmente, a encosta tratada neste trabalho possui um parque urbano sem denominação oficial, que Suzana Ferraz (2005) denomina “Parque de Miramar”. Esta descreve o seu mau estado de conservação e o contraste claro entre a “cidade alta” onde se concentram as embaixadas, o cine-teatro Miramar, as moradias de luxo, por onde se faz a entrada do “parque urbano”, e a “cidade baixa” onde se situa o musseque (habitações informais) e a estação de caminho-de-ferro. Deste modo, pretende-se resolver os conflitos sociais através da arquitetura que visa ligar a zona de cota mais alta com a zona baixa, criando percursos conetores que por si só sejam geradores de interesse. A pretensão é encontrar uma solução projetual que revitalize a dinâmica urbana da encosta de Miramar de modo a integrar uma componente natural – lazer e cultural – que surja não como

objetivo

um elemento de rutura, mas sim como um espaço de transição que possa ser vivido pela população.

questão de partida

Com este trabalho propõe-se a análise de três cidades portuguesas erguidas fora do território continental europeu, nomeadamente na Ilha da Madeira, em Angola e no Brasil. Assim, estudam-se as cidades do Funchal, de Salvador da Baía e de Luanda. As cidades de Salvador da Baía e Funchal serão analisadas individualmente até ao final do século XVI, pois o foco incidirá nos primeiros núcleos urbanos. No caso de Luanda, esta terá uma análise mais extensa visto ser o objeto de estudo principal e o território onde se irá desenvolver a proposta projetual.

Este estudo dividir-se-á em cinco partes. A primeira será dedicada a uma contextualização da história de Portugal, a expansão portuguesa e as características das cidades “coloniais”: atlânticas, brasileiras e africanas. Visto que os portugueses foram mestres em implantar cidades em topografias acidentadas, surge a necessidade compreender quais foram as estratégias utilizadas para ultrapassar os obstáculos definidos pelo território.

Num segundo momento, serão analisados individualmente os casos de estudo: Salvador da Baía e Funchal, para, de seguida, serem comparados e se tentar responder às seguintes questões:

-Que motivos levaram os portugueses a ocupar estes territórios?

-Quais as características dos locais escolhidos? Quais os padrões e a forma da sua ocupação inicial?

-Que elementos comuns aos seus traçados iniciais? E que elementos arquitetónicos influenciaram as suas malhas urbanas?

Segue-se a análise da cidade de Luanda, que ocupará a terceira parte do trabalho, onde será examinada até ao século XX. Neste capítulo estuda-se a evolução urbana de Luanda, contextualizando a conquista, a ocupação da cidade e sua fundação. Analisa-se a sua história com o

objetivo de entender quais foram os fatores que influenciaram o seu crescimento.

No quinto capítulo será abordada a zona de intervenção projetual – a Encosta de Miramar – numa reflexão sobre os propósitos da proposta e como esta poderá articular a cidade alta com a cidade baixa. Caracterizar-se-á a área de Miramar, a sua evolução histórica no contexto da evolução de Luanda, escortinando quais foram os elementos que influenciaram o seu crescimento. Para isso, o conceito de vazio urbano é analisado para que haja um entendimento deste e das formas como se pode devolver o mesmo à cidade onde se insere, com o objetivo de transferir essas estratégias – urbanas e arquitetónicas – para a proposta do projeto final de mestrado.

Através do “desenho da cidade” são encontradas soluções para a resolução dos problemas urbanos e sociais que ocorrem na área de intervenção, sendo estas soluções especificadas. No caso da habitação social, foi necessário proceder ao entendimento do tipo de assentamento que se encontravam na área – musseques – e de que modo seria possível fazer uma intervenção que estabelecesse novos signos em que as pessoas se pudessem identificar.

Finalmente, é proposto um elemento de transição que se formaliza como centro cultural, que será o objeto deste projeto final de mestrado. Para a conceção deste foram abordados os conceitos de cultura, turismo cultural e ainda a arquitetura tropical de maneira a conseguir definir um programa de usos que redefinisse a encosta, deixando esta de ser elemento de rutura e transformando-se em elemento de transição, que valorize a encosta e as vistas que proporciona, de modo que aconteça a apropriação da mesma por parte de toda a população – provenientes de todas as classes sociais.



## 1. A CIDADE PORTUGUESA

O estudo da cidade portuguesa foi iniciado por geógrafos e historiadores, destacando-se o trabalho de Orlando Ribeiro (1963 e 1968). Esta temática tem sido analisada por distintas áreas científicas – sociologia, economia, história de arte, arqueologia – salientando-se a arquitetura, onde, recentemente, autores como José M. Fernandes, Manuel Teixeira e Margarida Valla têm dedicado o seu esforço científico. Nesta matéria, o livro “Urbanismo de colina”, desenvolve uma análise da cidade portuguesa e luso-brasileira focando-se no território e no modo como estas se relacionam com a morfologia do mesmo (Fernandes, 1996; Lobo & Simões Júnior, 2012; Rossa, 1995).

A cidade portuguesa, propriamente dita (a partir do século XII), situava-se em territórios de difícil acesso delimitados por muros, de modo a conferir uma defesa forte contra os inimigos poderosos, nomeadamente castelhanos e árabes, que se situavam nas proximidades. Também é importante considerar que, no território português, desde a época pré-romana, os povoamentos - denominados por castros - estabeleciam-se em locais elevados. Da mesma forma, a presença muçulmana em Portugal transmitiu o modelo de alcáçova que *“localizada no ponto mais alto, foi pouco menos que uma cidade isolada dentro daquela de que era o centro de poder”* (Rossa, 1995, p. 244).

A tendência da cidade medieval portuguesa se implantar em pontos dominantes do território criava com muita frequência a dialética de “cidade alta” e “cidade baixa”. Era na “cidade alta” onde as implantações urbanas iniciais eram construídas de modo a visar a defesa, sendo também deste local onde se erguiam os edifícios ilustres, de carácter religioso, político e militar (Fernandes, 1996). Associados a eles, nasciam as praças ou largos que conferiam centralidade. Com isto a “cidade baixa” estava mais ligada ao comércio e habitações populares, existindo, assim, uma hierarquia na sociedade clara. São estas cidades de colina que deram *“origem à paisagem tradicional das cidades portuguesas, em que as colinas eram acentuadas*

*por castelos, fortes, conventos, igrejas ou outros edifícios notáveis”*  
(Teixeira, 2012, p. 39)

Após a reconquista do que hoje conhecemos como Portugal continental, existiu a necessidade de criar novas centralidades, mais afastadas do inimigo Castela. Deste modo existiu uma “gradual litoralização” descrita por José Fernandes, onde os núcleos principais eram localizados em zonas ribeirinhas. Esta localização no litoral, posteriormente, veio incentivar o estabelecimento de urbes em estuários ou baías protegidas onde o porto pudesse ser instalado, assim dinamizando o comércio) (Fernandes, 1996).

As cidades medievais portuguesas com traçados regulares surgiram numa fase tardo-medieval, onde são divididas em cidades pequenas e cidades maiores por M. Teixeira e M. Valla: *“(…) nas cidades mais pequenas, o principal elemento estruturante era a rua central que atravessava a cidade longitudinalmente. A restante malha era constituída por uma ou duas outras ruas longitudinais, paralelas à primeira, e outras ruas secundárias que as cruzavam mais ou menos perpendicularmente, criando-se assim uma estrutura urbana regular. Nas cidades de maior dimensão construídas neste período a regularidade da malha era ainda mais nítida, com ruas e cruzarem-se ortogonalmente, dando origem a quarteirões de perímetro retangular de dimensão idêntica.”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 48). Este tipo de cidade vai ser o modelo de referência seguido em muitos núcleos urbanos, nomeadamente em cidades da Madeira e dos Açores fundados no século XV, o mesmo vai acontecer em cidades brasileiras, como é o caso de Salvador da Baía, fundado no século XVI (Fernandes, 1986).



## 2. EXPANSÃO PORTUGUESA NO SÉCULO XV E XVI



FIG. 1 - PLANISPHÈRE "CANTINO", 1502

FONTE: [HTTP://WWW.UC.PT/FLUC/COIMBRA-MARRAKECH/FONTES/ICONOGRAFICAS/6.PNG?HIRES](http://www.uc.pt/fluc/coimbra-marrakech/fontes/iconograficas/6.PNG?HIRES)

O território português tinha as suas fronteiras bem estabelecidas desde do século XIII. Mais tarde, no século XIV e XV as rotas terrestres foram dificultadas devido a conflitos externos, fazendo com que os portos portugueses ganhassem mais importância e um papel ativo nas trocas comerciais com mercadores italianos, destacando-se o porto da cidade de Lisboa (Silva, 2000).

No século XV, a rota das especiarias do Oriente tinha sido encerrada com a conquista de Constantinopla pelos turcos. Nessa época, essa rota era fundamental para fornecer riquezas apreciadas pela Europa. Daí a necessidade de encontrar um novo caminho para a Índia, já que era o território donde vinham todas essas riquezas (Silva, 2000).

Porém a exploração marítima portuguesa começou muito antes deste acontecimento, os barcos portugueses já navegavam nos principais portos europeus e mediterrâneos no reinado de D. Dinis e no reinado de D. Afonso IV e as expedições a Canárias demonstraram as capacidades de navegação em alto mar. Não obstante, a necessidade de encontrar o novo caminho para as Índias foi realmente o que impulsionou a expansão marítima portuguesa (Silva, 2000).

A conquista de Ceuta em 1415 deu início, simbolicamente, à expansão marítima portuguesa, é este feito que inaugurou os descobrimentos portugueses, a forma de pensar mudou e os exploradores portugueses partiram à procura de novos continentes, *“apontando-se mesmo a viagem de Vasco da Gama, nos finais do século XV, como início da Era da Globalização”* (Carita, 2013, p. 10). A exploração marítima portuguesa no início do século XV concentrou-se ao longo das costas do Atlântico sendo promovida pelo comércio. Com o objetivo de controlar todas as trocas comerciais detidas, até então, pelos Tuaregues, deu-se a chegada da frota de Vasco da Gama a Calecut em 1498, sendo considerada um grande marco na história do mundo. (Carita, 2013; Fernandes, 1986; Teixeira & Valla, 1999)

Em 1418, com o fim do cerco de Ceuta e com o conhecimento da existência das ilhas Atlânticas, houve a necessidade de criar pontos de apoio que servissem as rotas marítimas entre Portugal e as costas marroquinas. Por essa razão, o Infante D. Henrique envia João Gonçalves Zarco e Tristão Teixeira para proceder ao reconhecimento das ilhas. Na primavera de 1419, chegaram ao Porto Santo de onde avistaram a ilha da Madeira, executando, no ano seguinte, a sua exploração (Carita, 2013; Fernandes, 1986; Teixeira & Valla, 1999).

As caravelas portuguesas, incentivadas pelo comércio e pela expansão do cristianismo, em 1460 já tinham explorado 3500 km do litoral africano, resultando no domínio português do comércio de ouro, marfim e posteriormente de escravos (Silva, 2000).

O sucesso da exploração portuguesa fez com que o reino de Castela começasse a realizar expedições, promovendo conflitos entre os dois reinos. Para evitar mais discórdias foi assinado, em 1480, o Tratado de Alcáçovas que determinava, entre outros aspetos, que as ilhas da Madeira e dos Açores pertenciam a Portugal e que as ilhas de Canárias ficavam na posse de Castela. Permanecendo regente até 1494, quando é assinado o tratado de Tordesilhas, estabelecendo novas premissas (Silva, 2000).

Após a tomada de Cabo Verde, do Golfo da Guiné e alcançado o equador foi necessário proteger os territórios. Daí a criação de feitorias que tinham como objetivo tornar o comércio de mercadorias seguro, protegendo os portos. Na costa ocidental africana os portugueses fundaram diversas feitorias de modo a apoiarem o comércio das riquezas que eram retiradas dos territórios. Torna-se difícil, em muitos casos, distinguir se houve a intenção de estabelecer uma urbe ao mesmo tempo ~~de~~ que a instalação militar, ou se o núcleo se desenvolveu *à posteriori*. A ocupação da Índia ocorreu de modo diferente já que o território estava ocupado com núcleos urbanos anteriores (Rossa, 2002).

Em 1488, abre-se a rota do Atlântico para o Índico quando Bartolomeu Dias dobra o Cabo da Boa Esperança, completando-se o caminho marítimo para a Índia em 1498 com a viagem de Vasco da Gama. Em 1500, Pedro Álvares Cabral, ao encetar a segunda viagem para a Índia, desvia-se da rota e descobre o Brasil, não se prestou muita atenção. (Silva, 2000).

Em 1503, inicia-se a ocupação do Brasil, desde a Baía até São Vicente, e a região onde hoje se situa a cidade do Rio de Janeiro, conquistada aos franceses (Silva, 2000).

O Brasil tornou-se a maior fonte de riqueza para o reino, numa primeira fase com a extração do pau-brasil e posteriormente através do cultivo da cana-de-açúcar. No século XVI, o domínio marítimo era sustentado pela cultura do açúcar no Brasil e pelo comércio de escravos provenientes de Angola (Silva, 2000).

As regiões no Brasil foram ocupadas de forma muito semelhante à das ilhas atlânticas. Estas urbes encontravam territórios desocupados, onde a principal diferença em relação com a história das cidades portuguesas continentais, era o facto de os processos de urbanização serem mais curtos e menos diversificados. Sendo assim, foi nas cidades insulares portuguesas que se dão as primeiras experiências urbanísticas, onde se unem as características da cidade medieval planeada portuguesa com os princípios

do urbanismo renascentista, e é sobre esta base que se vão fundar as cidades brasileiras nos séculos XVI e XVII (Teixeira & Valla, 1999).

Características urbanas portuguesas anteriores ao século XIX – *“a litoralidade associada a uma dinâmica comercial e portuária, a hierarquização dos espaços urbanos em centro e periferia, e, em vez de uma praça maior, a preferência por numerosos largos abrindo para a rua Direita, verdadeiro cordão identificativo do urbanismo português e sua projeção nas colónias atlânticas”*(Freudenthal, Fernandes, & Janeiro, 2006, p. 28).

## 2.1. CARACTERÍSTICAS DAS CIDADES INSULARES

As cidades insulares atlânticas do início do século XV, têm uma semelhança notória com as cidades de origem medieval planeadas, nomeadamente a escolha do sítio de implantação onde optavam por *“amplas baías abrigadas viradas a sul, com ótimas condições de porto natural, sendo estas baías protegidas nos extremos por morros, promontórios ou ilhas que asseguravam a fácil defesa da entrada do porto da cidade”*(Teixeira & Valla, 1999, p. 48). Outra característica comum era a evolução e estruturação dos núcleos urbanos, que em muitos casos, nomeadamente no Funchal, se davam através de *“um caminho ao longo da costa, paralelo ao mar, constituiu a estrutura primordial de ocupação do território, ligando núcleos de ocupação primitivos, casas do donatário ou capelas localizadas nos extremos destes caminhos”*(Teixeira & Valla, 1999, p. 48,49). Esta estruturação ao longo deste eixo paralelo à costa, identificava-se como povoamento linear e seguia ao longo deste primeiro caminho onde se construiu as primeiras casas, dando início ao núcleo. Este caminho, iria funcionar como eixo estruturante condicionando as outras ruas, que, num primeiro instante, seriam paralelas a este em direção ao interior. Posteriormente construíam-se ruas transversais ao eixo, de pequena dimensão, que ligavam as anteriores. Criavam-se quarteirões de forma retangular longitudinalmente dispostos em relação à linha de costa, sendo a forma destes em muito semelhante aos das cidades medievais portuguesas (Fernandes, 1996; Teixeira & Valla, 1999).

Nestes pequenos núcleos urbanos insulares, a primeira fase de implantação, ainda no século XV, estava ao encargo dos colonos. Apesar disso existia o propósito de ornamento, que, numa fase posterior, foi acompanhado por especialistas que tinham como referências as cidades medievais planeadas dos séculos XII e XIV. Assim, eram versões simplificadas da última fase de desenvolvimento das cidades medievais que cresciam com base em novos princípios (Teixeira & Valla, 1999).

A partir no século XVI, na sequência publicação do tratado *De Re Aedificatoria* em 1485 de Alberti, os princípios teóricos e conceitos renascentistas são adotados nos núcleos urbanos construídos pelos portugueses. Com isto, há uma inovação na malha urbana destas cidades que é feita através da expansão da cidade ou através de reestruturações do traçado urbano existente, como por exemplo nos locais onde se implantou as novas igrejas matrizes. Este processo é realizado à imagem do procedimento realizado em cidades continentais, pois também existiram intervenções na malha urbana principalmente em zonas onde se localizavam edifícios ilustres, tal como houve expansão dos espaços urbanos, como é o caso do Bairro Alto em Lisboa (Teixeira & Valla, 1999).

## 2.2. CARACTERÍSTICAS DAS CIDADES AFRICANAS

O processo de colonização em África visava principalmente o comércio e a evangelização, resultando numa ocupação gradual e serena do território. As fundações portuguesas na faixa costeira africana do atlântico, para além do comércio de escravos, também fomentavam o comércio de bens subsidiários, com isso o número de moradores aumentava. Porém, estes só permaneciam sazonalmente, promovendo a construção de habitações precárias, de forma irregular ao longo da praia - devido à necessidade de se localizar perto do porto. Com isto, verifica-se que as plantas urbanas das colónias africanas refletem as condicionantes topográficas do território funcionando à volta do comércio: *“o traçado de ruas paralelas à praia era cortado por outras que estabeleciam a ligação ao interior, assim como a localização dos sobrados no bairro comercial muito próximo da alfândega onde se concentrava a clientela endinheirada,*

*facilitava o despacho de escravos e de mercadorias importadas assim como armazenamento dos produtos alimentares em estabelecimentos que vendiam por grosso e a retalho”(Freudenthal et al., 2006, p. 21).*

Numa primeira fase, o núcleo é ocupado com *“o cais ou embarcadouro, com o edifício da alfândega, a igreja, o hospital da Misericórdia, a praça com um coreto, a câmara municipal e o tribunal, e, por vezes o passeio público.”* (A. H. de Oliveira Marques(coord.), *“O Império Africano 1890-1930”* apud Nova História da Expansão Portuguesa, Lisboa, Editorial Estampa, 2001, p.322-323.) Walter Rossa chama a este fenómeno portugalidade, definindo-o como *“a política de ordenamento pela medição e urbanização”* e considerando-o *“um dos aspectos mais relevantes na consolidação do sistema colonial português”* (Walter Rossa, *“A cidade. Palco expressivo de portugalidade”* apud Revista Camões, no11, [Em linha]. Lisboa.[Consult.26/07/2009].Disponível em: [http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/doc\\_details.html?let=R](http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/doc_details.html?let=R))

O processo de colonização é alimentado pelo êxodo rural, onde há *“adesão das populações, não a dominação colonial mas o fenómeno urbano introduzido pelo colonizador, constitui um elemento central da estratégia africana de combate às políticas coloniais. Apropriando-se das ferramentas da dominação, os africanos podem competir com o colonizador”* (Henriques, Isabel Castro apud Fernandes *et al.*, 2010, p. 9) Deste modo, seguindo o modelo de ocupação deixado pelos portugueses - onde o núcleo adaptava-se às funções económicas e sociais para que foi criado – os africanos e mestiços, sediados em zonas costeiras, foram os responsáveis pelo processo de urbanização em regiões longínquas, sendo classificado como *“modelo mestiço” de urbanização construído sobre componentes étnicas e culturais muito diferenciadas, (...) cuja harmonização progressiva iria ser prejudicada pela imposição de normas sociais ditadas pela administração colonial no século XIX”* (Freudenthal et al., 2006, p. 24). O urbano colonial resulta da necessidade de dominação colonial: através do controle do espaço, da exploração de terras e mobilização de mão-de-obra.

Onde a cidade funciona como ponto centralizador do modo do colonizador, estando aí instalados os poderes coloniais (Fernandes et al., 2010, p. 9).

Existiu uma tentativa de introduzir uma nova fase no urbanismo colonial com o Governador Sousa Coutinho, onde se pretendia que houvesse o *“planeamento das cidades segundo modelos inspirados na racionalidade humanista e na estética clássica, no progresso da engenharia militar e civil, na utilização de materiais nobres na construção de edifícios públicos a atestas na solidez do poder político e religioso, na representação simbólica da estrutura social e política através da dimensão e da localização de edifícios públicos e privados”* (Freudenthal et al., 2006, p. 24). No entanto, as novas fundações não eram regidas por estes pensamentos iluministas, mas sim pelo tráfico negreiro. Desse modo, as consequências desta tentativa foram somente um melhoramento nas cidades de Luanda e Benguela (Freudenthal et al., 2006).

Os núcleos coloniais do Brasil e de Angola em muito se relacionavam, já que existia muito contato entre as duas margens do Atlântico. É notório o espaço reservado a instituições vinculadas ao poder, nomeadamente as zonas elevadas, largos e praças *“onde era aplicada exemplarmente a justiça e onde eram exibidos em solenidades religiosas os símbolos desse poder em cenários mais ou menos grandiosos.”* (Freudenthal et al., 2006, p. 24).

O período do século XIX foi marcado principalmente pela abolição do tráfico de escravos em 1836, que forçou a exploração dos recursos naturais. Mas, antes disso levou a um período de estagnação económica, e foi nessa altura que sobre as malhas urbanas setecentistas, em Luanda e Benguela, existiu uma renovação que consistiu em *“novas edificações alinhadas segundo as artérias comerciais e os largos parcialmente renovados, saneados e arborizados”* (Freudenthal et al., 2006, p. 24).

No século XX, o comércio português colonial é adicionado às redes de comércio existentes em Angola, nomeadamente africano e afro-português, implicando a destruição de estruturas africanas, substituindo-as

por um novo espaço, de carácter colonial, promovendo assim, a construção de caminhos, de estradas e de vias ferroviária e o desenvolvimento de determinadas cidades que se encontram em pontos estrategicamente comerciais: *“as cidades constituem os pólos dinamizadores de novo território e os lugares de chegada e de partida das rotas comerciais e das vias de circulação de homens e de mercadorias, o mesmo é dizer, de ideias, de saberes, de comportamentos, de valores e de informações”* (Henriques, Isabel Castro apud Fernandes et al., 2010, p. 9)

*“De uma maneira geral, as cidades africanas caracterizam-se em primeiro lugar pela articulação estreita dos interesses políticos e religiosos;(...), a cidade africana estabelece redes de aliança política. Mas também comercial, de maneira a manter a independência e supremacia regional”* (Fernandes et al., 2010, p. 8)

### 2.3. CARACTERÍSTICAS DAS CIDADES LUSO-BRASILEIRAS

As cidades coloniais brasileiras construídas no século XVI e XVII seguem uma linha de pensamento que começou nas ilhas atlânticas e em Lisboa, como é o exemplo do Bairro Alto, onde o traçado regular, característico do Renascimento, tinha sido adotado.

Com a expansão marítima portuguesa houve a necessidade de criar pontos onde os navios pudessem ser abastecidos e reparados, caso fosse necessário. Nessas localizações, numa primeira fase, iriam implantar-se fortificações e feitorias. Normalmente as cidades evoluíam a partir desse núcleo inicial, a mando de engenheiros ou técnicos responsáveis pelas fortificações.

É criada uma unidade em volta da cidade colonial portuguesa, apesar das cidades serem diferentes - ou porque têm papéis distintos para desempenhar, ou porque a estrutura física do território é singular, ou ainda porque existe contato com outras culturas – *“os modelos e a tradição urbana em que se baseavam eram suficientemente fortes para assegurar a sua identidade formal e estrutural”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 215)



A primeira fase de implantação destas urbes normalmente era realizada pelos habitantes do local que, sem qualquer conhecimento técnico construía com base na sua experiência, neste caso na vivência da cidade portuguesa medieval, adaptando sempre as estruturas ao local onde a cidade estava inserida. Quando havia previamente um plano para estas cidades, inseria-se a malha urbana regular que era construída à imagem das cidades medievais planeadas e não em relação às cidades ideais renascentistas (Teixeira & Valla, 1999).

As cidades coloniais portuguesas, em muito ligadas ao comércio, exigiam uma defesa sólida que, muitas vezes, consistiam em muralhas, daí a importância dos engenheiros militares que projetavam as fortalezas, mas também, frequentemente, encarregava-se da estruturação do núcleo urbano onde faziam notar a influência da cidade ideal renascentista.

O comércio estava localizado na zona baixa onde o acesso aos meios de transporte – marítimos – era mais fácil, pois localizava-se mais perto da costa ou da margem dos rios. Os edifícios de exceção – administrativos, religiosos, entre outros – localizavam-se na zona alta onde a defesa era garantida (Teixeira & Valla, 1999).

Era na cidade alta que a urbe adquiria um sentido de comunidade, pois era em torno destes edifícios estruturantes – públicos – que se desenvolviam as praças, tornando-se motores de desenvolvimento da malha urbana, *“quer nas cidades de origem vernácula e com processos de crescimento gradual e aparentemente não planeados, quer em cidades de origem erudita e planeadas”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 216). Este papel fundamental que estes edifícios singulares tomam na estruturação da cidade é *“uma das principais características do urbanismo de origem portuguesa”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 216)

*“A criação do bispado do Brasil, em 1552, e a ida de diversas ordens religiosas, sobretudo a Companhia de Jesus, vai desempenhar um papel preponderante na formação e desenvolvimento urbano do Brasil (organização de “aldeias” como núcleos de catequese)”* (Silva, 2000, p. 31)

Os conventos eram construídos fora do núcleo, podendo interagir com a urbe de duas formas: operando como polos de atração - fazendo com que a cidade crescesse na sua direção; ou criando um pequeno núcleo que, numa fase posterior, se articulava com a malha do centro inicial. Outra influência importante que estes edifícios tinham na malha urbana era a integração de praças urbanas que consistiam nos terreiros ou adros das mesmas (Teixeira & Valla, 1999).

*“ A escolha de locais acidentados para a sua implantação, o papel determinante de edifícios cívicos e religiosos como polarizadores e estruturantes da malha urbana, a aparente irregularidade dos traçados, estreitamente articulados com as condições topográficas locais, são características que as aproximam das cidades medievais portuguesas não planeadas ”(Teixeira & Valla, 1999, p. 216,217)*

As cidades de origem vernácula, de génese espontânea, aconteciam quando o desenvolvimento destas se dava lentamente e sem qualquer planificação, mas em muitas cidades do Brasil onde as cidades tinham de ser construídas rapidamente por ordem do rei - a malha urbana era regular, à imagem das cidades medievais portuguesas introduzindo princípios das cidades renascentistas. Muitas vezes, os donatários, responsáveis pela estruturação urbana dos núcleos, baseavam-se na tradição urbana vernácula, não havendo grande preocupação com a geometrização - dando origem a traçados irregulares. A diferença principal entre a tradição urbanística portuguesa e o urbanismo espanhol é o facto de as urbes de origem portuguesa possuírem diversas praças com funções distintas, em contraste com a “Plaza Mayor” onde todas as funções se concentravam (Teixeira & Valla, 1999).

Com a adoção quase integral dos modelos urbanos renascentistas no século XVII – quer as fundações das novas cidades, quer as extensões das antigas – abandonavam a topografia acidentada e procuravam áreas planas onde o traçado ortogonal podia ser implementado com mais facilidade (Teixeira & Valla, 1999).

A aplicação de traçados urbanos ortogonais já era corrente antes do domínio espanhol de Portugal entre 1580 a 1640, mas houve uma intensificação desta prática, visto que as cidades coloniais espanholas, a partir de 1513, já eram reticuladas e com a particularidade de terem uma grande praça central planeada (Teixeira & Valla, 1999).

#### 2.4. A INFLUÊNCIA DAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DO TERRITÓRIO NA MORFOLOGIA URBANA DAS CIDADES DE ORIGEM PORTUGUESA

Os portugueses, na sua génese, sempre implantaram núcleos em territórios onde o relevo estava presente – colinas e planaltos – associados a baías abrigadas ou percursos de água. O facto de não serem locais planos acarretou muitos problemas de acessibilidade, fazendo com que os percursos tendessem a desviar-se das barreiras naturais, seguindo, por norma, a linha de cumeada ou de vale, fazendo com que o trajeto fosse o mais facilitado possível. Estes percursos, intimamente associados à morfologia do local, estabeleciam uma maneira linear de percorrer o território, fazendo com que fosse mais fácil a orientação, devido à facilidade de visualização dos pontos e percursos de interesse. Esta característica, presente nos núcleos em Portugal, foi transferida para as novas urbes coloniais (Vieira & Aguiar, 2012).

A necessidade de o núcleo urbano inicial se implantar em locais elevados, como característica da urbanização de origem portuguesa, advém da necessidade de proteção, seguindo o modelo dos castros pré-romanos, que se dividiam essencialmente em três grupos descritos por Teixeira: *“O núcleo urbano inicial localizava-se ou num planalto sobranceiro à baía, como em Salvador da Bahia, ou numa colina dominante neste território, como no Rio de Janeiro, ou na encosta que envolvia a baía e descia suavemente para o mar como em Ponta Delgada ou no Funchal.”* (Teixeira, 2009, p. 3 apud Vieira & Aguiar, 2012, p. 4)

A urbe dividia-se, assim, em cidade alta e cidade baixa resultante das características do lugar e dos usos dados. Nomeadamente, a cidade baixa relacionada com o comércio – localizada junto à área portuária; e a

cidade alta associada com o poder administrativo, religioso e militar. A cidade baixa também podia ser originada em consequência da sobre lotação da cidade alta, como é o caso de Lisboa. Quando a encosta do monte era muito inclinada a população estabelecia-se na base do morro (Vieira & Aguiar, 2012).

Os edifícios principais pontuavam o território, situando-se em pontos proeminentes do mesmo, organizando o espaço de forma visual – facilitando a orientação – e de modo simbólico. De facto, a urbe desenvolvia-se em direção a estas estruturas simbólicas, criando eixos de crescimento, que *a posteriori* seriam incorporadas no tecido urbano. A fundação em áreas elevadas permitia boas insolações e mais condições de higiene urbana, visto que a lavagem das ruas acontecia com as chuvas (Vieira & Aguiar, 2012).

*“A primeira fase de desenvolvimento da cidade baixa fazia-se através da estruturação e da ocupação de um caminho ao longo do mar, ligando dois polos localizados em posições extremas da baía. Era ao longo deste percurso que, de um lado e outro, se construíam as primeiras casas e se estruturava a primeira rua – a rua Direita – até hoje em muitos casos a principal rua da cidade.”* (Teixeira, 2000, p. 5 *apud* Vieira & Aguiar, 2012, p. 6)

A urbe de origem portuguesa desenvolvia-se, numa primeira fase, em áreas com o relevo mais suave que correspondiam à cidade alta e à cidade baixa. As encostas eram ocupadas posteriormente, após a consolidação da urbe e das ligações entre a cidade baixa e a cidade alta. De facto eram essas ligações que induziam a ocupação da encosta, pois favoreciam a implantação de construções ao longo do seu percurso (Lobo & Simões Júnior, 2012).

*“Em todas as épocas o urbanismo português evidencia a sua capacidade de se moldar ao território, ainda que por vezes à custa de um aparente menor rigor geométrico. Cada uma das duas componentes que compõem o urbanismo português afirma-se mais ou menos conforme a época histórica,*

*a cultura urbanística do momento da sua construção, e as razões conjunturais que presidiram ao seu desenvolvimento.” (Teixeira, 2000, p. 1 apud Vieira & Aguiar, 2012, p. 12)*



### 3. CASOS DE ESTUDO

#### 3.1 FUNCHAL

Após a ordem dada pelo rei D. João I para o povoamento da Ilha da Madeira houve uma divisão da mesma, ficando o Capitão Tristão com a zona referente à costa Norte e o Capitão Zarco, com a costa sul. Na costa sul, foi numa desafogada baía central que Zarco se estabeleceu num vale marcado por três ribeiras que denominaram de Funchal. Mais tarde, comprovou-se que a costa sul era mais produtiva que a Norte, para além de ser abrigada e solarenga. As características da baía do Funchal, descritas por Rui Carita, fez com que o Funchal fosse um ponto de referência em toda a ilha: *“O declive suave na parte central do terreno, mas protegido a norte por um pequeno planalto e, a sul, por uma série de escarpas e o abrupto promontório do Garajau, revelou-se o local ideal para a instalação dos primeiros povoadores, à semelhança das urbes continentais, sempre dotadas de uma parte baixa, residência das classes trabalhadoras e de uma alta, para a residência dos quadros dirigentes.”* (Carita, 2013, p. 12)

Em 1450, um dos fogos, que foi lançado para abrir espaço entre a vegetação, consumiu a primeira habitação do capitão que se localizava no Alto de Santa Catarina. Com isto Zarco estabeleceu-se no interior do vale num sítio compreendido entre a atual Ribeira de São João e de Santa Luzia, onde foi erguida a Capela Nossa Senhora da Conceição de Cima, sendo esta capela que mais tarde iria dar origem ao Convento de Santa Clara (Carita, 2003).

O primeiro núcleo urbano do Funchal foi implantado a leste na baía, localizado na praia onde se construiu a ermida de Nossa Senhora do Calhau, descrito por Carita como: *“popular e mesteiral, na baixa marinha do burgo e para nascente da pequena igreja de Nossa Senhora do Calhau, ou Santa Maria Maior, e da Ribeira de João Gomes, até à pequena capela do Corpo Santo, padroeiro dos pescadores e da classe marítima”* (Carita, 2003, p. 12). Para além deste houve ainda outros dois núcleos através dos quais o Funchal se desenvolveu, o núcleo de Santa Catarina, onde foi construída a

primeira casa de Zarco, situado num local elevado em relação ao mar, a ocidente da baía; e o núcleo de Nossa Senhora da Conceição de Cima, num sítio mais no interior da cidade e mais elevado onde o capitão donatário construiu a sua segunda habitação (Carita, 2013; Teixeira & Valla, 1999).

Pode-se identificar uma dialética de *cidade baixa* e *cidade alta* onde o núcleo de Nossa Senhora do Calhau é descrito como “*popular e mesteiral*” e o núcleo de Nossa Senhora da Conceição de cima é descrito como “*senhorial*”. (Carita, 2003, p.12)

LEGENDA:

A - RIBEIRA DE STA. MARIA

B - RIBEIRA DE STA. LUZIA

C - RIBEIRA GRANDE

D- RUA STA. MARIA

1- IGREJA DE NOSSA SENHORA DO CALHAU (C.1430) (CONCEIÇÃO DE BAIXO/STA. MARIA MAIOR)

2- CAPELA DE STA. CATARINA (1425)

3- IGREJA DE N. SRA. DA CONCEIÇÃO DE CIMA (1450)

4- CAPELA DO CORPO SANTO (SÉC. XV)



FIG. 2 - FUNCHAL , ILHA DA MADEIRA, MEADOS DO SÉCULO XV

FONTE: TEIXEIRA, M. C., & VALLA, M. (1999). O URBANISMO PORTUGUÊS: SÉCULOS XIII-XVIII : PORTUGAL-BRASIL. LIVROS HORIZONTE.

Desenvolveu-se então o eixo primitivo do Funchal que unia as igrejas de Santa Catarina e de Nossa Senhora do Calhau, uma localizada a ocidente e outra a leste, respetivamente. Este caminho desenvolveu-se ao longo da costa - equivalendo hoje às ruas de Santa Maria, dos Mercadores e da Alfândega. É de salientar que o núcleo de Santa Catarina localizava-se numa zona elevada em relação ao mar, deste modo o eixo não se penetra nessa zona, visto que as curvas de nível formam o limite ocidental da baía e da urbe. O mesmo acontece a leste, no núcleo de Nossa Senhora do Calhau (nomeadamente a capela do Corpo Santo do século XV) que são confrontados por uma topografia acidentada.

Em 1499, constrói-se o convento de Santa Clara, envolvendo a antiga Capela de Nossa Senhora da Conceição de Cima. A área ganha outra



dimensão contribuindo para o desenvolvimento urbano da cidade. Este convento vai funcionar como delimitador da cidade tal como o convento de São Francisco, fundado em 1473, confinava a ocidente (Teixeira & Valla, 1999).

*“No essencial, a cidade desenvolveu-se à beira-mar e subiu lentamente pelas encostas, principalmente ao longo do vale da ribeira de Santa Luzia”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 51). A partir desta citação de M. Teixeira e M. Valla, é visível que a topografia condicionou em muito o desenvolvimento da urbe, também é de assinalar, que devido à vegetação intensa, a maneira mais fácil de crescimento urbano era a partir das ribeiras já que funcionavam como vias desimpedidas.

O pelourinho, símbolo de poder na altura, estava localizado numa praça associada ao largo da capela de Nossa Senhora do Calhau, havendo uma ligação que era feita através de uma ponte que fazia a travessia da Ribeira de Santa Maria, atual João Gomes. Este largo, localizado no lado poente da ribeira de Santa Maria, ganha grande importância, motivo que levou à construção da Alfândega tornando-se o primeiro *“centro institucional e comercial do Funchal”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 52). Deste largo nascem, ainda, duas vias estruturantes da cidade: a Rua dos Mercadores que dá continuação - para poente - ao eixo que partia da rua de Santa Maria, sempre paralela a linha de costa; e a Rua Direita que se dirigia a norte mudando de direção para oeste, atravessando a ribeira de Santa Luzia, convergindo na atual Rua dos Ferreiros, estabelecendo a ligação para o interior da ilha e funcionando como saída da cidade. É através do eixo - paralelo à costa - que a malha urbana desta cidade se desenvolve com ruas paralelas a este e posteriormente perpendiculares à imagem das cidades medievais planeadas. Mas o facto de a urbe ser atravessadas por três ribeiras fez com que houvesse uma adaptação a estes elementos fazendo com que a malha não seja regular. O tecido urbano adapta-se às características do território, sendo manipulado pelos cursos de água e linhas de cumeada, transmitindo ao habitante da cidade a sensação

de regularidade, embora não siga uma malha geométrica rigorosa. (Teixeira & Valla, 1999; Teixeira, 2012).

LEGENDA:

- 1- IGREJA DE NOSSA SENHORA DO CALHAU (C.1430) (CONCEIÇÃO DE BAIXO/STA. MARIA MAIOR)
- 2- CAPELA DE STA CATARINA (1425)
- 3- CAPELA DO CORPO SANTO (SÉC. XV)
- 4- SÉ (1493/1514)
- 5 – IGREJA DE S. PEDRO (1598)
- 6 – IGREJA DE SÃO SEBASTIÃO
- 7 - IGREJA DE S. LAZÁRO
- 8 – IGREJA DE SANTIAGO
- 11 – CONVENTO DE SÃO FRANCISCO
- 12 – CONVENTO DE STA. CLARA (1492) (IGREJA DE N. SRA. DA CONCEIÇÃO DE CIMA)
- 13- CONVENTO DOS JESUÍTAS (1578)
- 14 – CASA DA CÂMARA
- 15- CADEIA
- 16 – PELOURINHO
- 17 – HOSPITAL (1477)
- 18 – POÇO NOVO
- 19 – ALFÂNDEGA VELHA (1477)
- 20 – ALFÂNDEGA NOVA (1515)
- 21- AÇOUGUES
- 22- ENGENHO
- 23 – FORTALEZA /CASA DO CAPITÃO



FIG. 3 - FUNCHAL, ILHA DA MADEIRA, SÉCULO XVI

FONTE TEIXEIRA, M. C., & VALLA, M. (1999). O URBANISMO PORTUGUÊS: SÉCULOS XIII-XVIII : PORTUGAL-BRASIL. LIVROS HORIZONTE.

Dentro dos esforços de modernização da cidade, no final do século XV, promovidos pelo donatário da ilha da Madeira, D. Manuel, futuro rei de Portugal, acontecem diversas intervenções urbanas na zona circundante onde se localizava a Praça do Poço, incluindo o Campo do Duque situado a sul da igreja de São Sebastião. Era nesta zona onde ocorria, nesta altura, a maior parte do comércio e a existência de um poço, responsável por muitas ruas convergirem naquela zona. Será importante referir que o Campo do Duque (ou Chão do Duque) situava-se entre a cidade alta – núcleo de Nossa Senhora da Conceição De Cima – e a cidade baixa – núcleo da Nossa Senhora do Calhau.

Estas intervenções passaram pela construção de edifícios de exceção, nomeadamente a Sé, a Câmara, o Hospital, a Alfândega e a Misericórdia, que partiram da vontade de D. Manuel, ainda donatário do Funchal, de modernizar e criar um novo centro para a então vila do Funchal (Teixeira & Valla, 1999).

O terreiro da Sé, antigo Campo do Duque, iria tornar-se o novo centro do Funchal, permanecendo ainda hoje como tal. Esta praça já não se encontra na linguagem medieval, visto que não se trata de um espaço

residual, mas sim de um espaço público planeado. É, ainda, esta praça que vai gerar a malha regular ortogonal que ainda hoje perdura.

Esta modernidade da malha urbana vai se estender até à praia onde se localiza o novo edifício da Alfândega – construído em 1515 – integrado na continuação da rua dos Mercadores, e dando origem a uma outra praça com uma função comercial inerente. Deve-se a esta última, o facto do Funchal se ter elevado a Cidade, em 1508, passando a ser a primeira cidade insular (Fernandes, 1996; Teixeira & Valla, 1999).

O núcleo do Funchal estruturou-se essencialmente no século XV, tendo início no núcleo adjacente à capela de Nossa Senhora do Calhau, com uma estrutura medieval até ao núcleo da Sé, com um carácter urbano moderno (Teixeira & Valla, 1999).

As fortificações da cidade muito precárias não traziam nenhuma segurança à população que durante o século XVI estavam sob ameaça de corsários, sendo a própria população – em 1528 – a solicitar a construção de uma fortaleza a D. João III. Esta muralha protegia dos perigos vindos do mar, já que as montanhas a norte funcionavam como defesa natural. Em 1583 a fortaleza é concluída e são edificadas as fortalezas do Pico e de São Tiago. Posteriormente, são ainda construídos o Reduto da Alfândega, o Forte dos Loures e a fortaleza do Ilhéu ou de Nossa Senhora da Conceição.

Nos finais do século XVI, a implantação dos Jesuítas na zona norte do Funchal faz com que a cidade se desenvolva até ao convento, tal como aconteceu em muitas cidades, gerando uma praça onde se irá estabelecer mais tarde a nova câmara municipal, determinando o crescimento da cidade (Teixeira & Valla, 1999).

#### CAMINHO DE FERRO DO MONTE

A freguesia do Monte era o lugar eleito pelos viajantes e forasteiros, das classes mais altas, que pretendiam abandonar o centro do Funchal em prol de um lugar mais calmo e sadio – transformando, assim, as encostas da cidade (Carita, 2013).

A encosta oferecia um clima menos quente nos meses de verão, sendo o lugar ideal para as famílias mais abastadas. A construção da primeira quinta no Monte data de meados do séc. XVIII, denominada Quinta do Prazer, seguindo-se a Quinta do Monte, em 1808 (Carita, 2013).

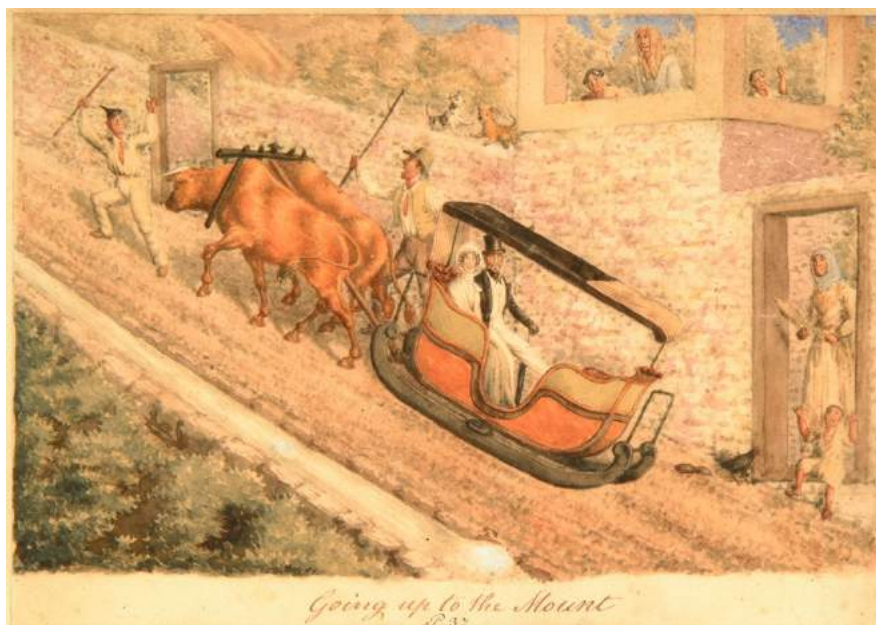


FIG. 4 - SUBINDO O MONTE (1853-54), ISABELLA DE FRANÇA

FONTE: [HTTPS://ALMANAQUESILVA.WORDPRESS.COM/CATEGORY/ISABELLA-DE-FRANCA/](https://ALMANAQUESILVA.WORDPRESS.COM/CATEGORY/ISABELLA-DE-FRANCA/)

Os caminhos íngremes do Funchal impediam os veículos com rodas, sendo o carro de bois – um tipo de “treno” puxado por bois – a solução adotada. Inicialmente utilizados exclusivamente para transporte de carga, mais tarde – décadas de 30 e 40, do séc. XIX – foram adaptados para transporte de passageiros. O transporte de mulheres (de classe alta) e doentes era realizado através de palanquim – rede – sustentado por dois homens. As descidas mais abruptas eram realizadas pelos carros de cesto, típicos do Monte, que surgem nos finais da década do 40 do séc. XIX, sendo a adaptação de uma corsa que permitia a deslocação de passageiros (Carita, n.d., 2015).

O carro de bois foi o principal meio de transporte coletivo no primeiro quartel do século XX. Com o aparecimento do automóvel, no final do século XX, este chega a partilhar as ruas com os carros de bois, as corças

e os carros de cesto, substituindo lentamente os outros meios de transportes. (Gomes, n.d.)



FIG. 6 - CORSA (1817 E 1844)

FONTE: CARITA, R. (2013). HISTÓRIA DO FUNCHAL. FUNCHAL: ASSOCIAÇÃO ACADÉMICA DA UNIVERSIDADE DA MADEIRA

*“O desenvolvimento turístico da freguesia do Monte com as perspetivas levantadas com a Sociedade dos Sanatórios, que de imediato iniciou a construção do hospital dos Marmeleiros, levou ao projeto de execução do caminho de ferro do Monte”*(Carita, 2013, p. 169)

A proposta da construção do caminho-de-ferro foi apresentada, em 1887, por António José Marques, com estudos realizados por Raoul Mesnier – engenheiro responsável por grande parte dos elevadores e funiculares em Portugal, sendo coautor do primeiro elevador na Península Ibérica (Elevador de Bom Jesus do Monte, em Braga - 1882) tal como o Elevador de Santa Justa, em Lisboa (1902). O primeiro troço construído – entre o Pombal e a Levada de Santa Luzia – foi inaugurado em 1893, a linha só alcançou o Monte com a construção do segundo troço em 1894. Posteriormente, em 1912, a linha prolongou-se até ao Terreiro da Luta, medindo 3850 metros na sua totalidade, com altitude máxima 850 metros, acima do nível médio do mar (“Caminho de Ferro do Monte,” n.d., “Elevador do Bom Jesus do Monte,” n.d.; Carita, 2013; Vale, Ferreira, & Fernandes, 2003).



FIG. 5 - SENHORA EM REDE, FUNCHAL (1859)

CARITA, R. (2013). HISTÓRIA DO FUNCHAL. FUNCHAL: ASSOCIAÇÃO ACADÉMICA DA UNIVERSIDADE DA MADEIRA



*“O traçado deste importante empreendimento faz parte integrante da história do Funchal, sendo o principal responsável pelas alterações urbanísticas da encosta da cidade, fazendo ainda parte do imaginário de muitos madeirenses e dos forasteiros que nele viajaram para idílico sítio do Monte” (Carita, 2013, p. 169,170)*



FIG. 8 - VISTA DO FUNCHAL COM A LINHA DO CAMINHO-DE-FERRO DO MONTE (C.1898)

FONTE: CARITA, R. (2013). HISTÓRIA DO FUNCHAL. FUNCHAL: ASSOCIAÇÃO ACADÉMICA DA UNIVERSIDADE DA MADEIRA

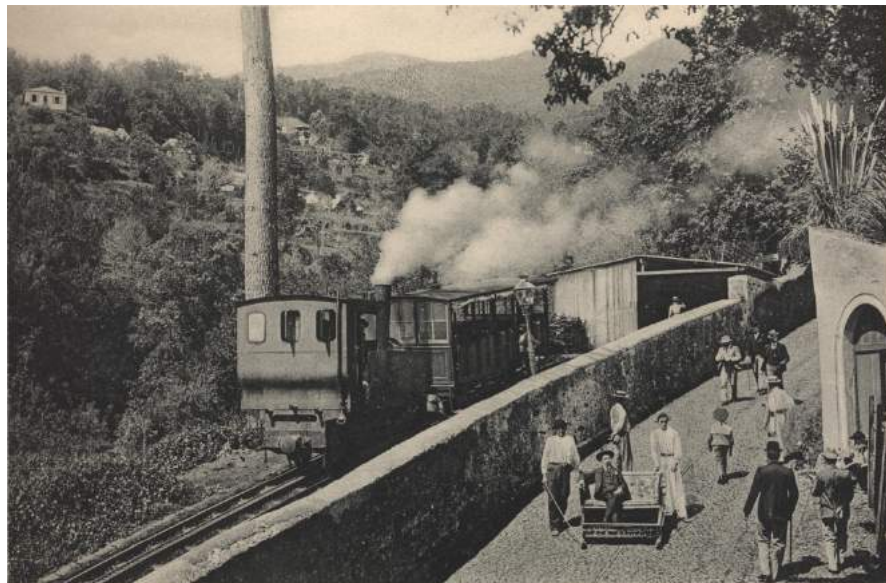


FIG. 7 - CAMINHO DE FERRO DO MONTE (1900)

FONTE: [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:CAMINHO\\_DE\\_FERRO\\_DO\\_MONTE\\_-\\_9.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Caminho_de_Ferro_do_Monte_-_9.JPG)

Em 1919, ocorreu uma explosão que provocou quatro mortos e muitos feridos, resultando na suspensão das viagens durante cerca de cinco

meses. Deu-se um novo acidente em 1932, tendo a linha férrea ficado danificada. Com o eclodir da II Guerra Mundial o trajeto foi extinto, em 1943, por razões financeiras (“Caminho de Ferro do Monte,” n.d.).

A topografia acidentada do Funchal obrigou a adaptação dos meios de transportes até à construção da linha ferroviária. Com a extinção desta, não foram criadas outras soluções que permitissem à população vencer o declive, sem ser o transporte automóvel que não se adequava ao tipo de ligação mais direta que a linha do comboio fazia. A única comparação que pode ser realizada, na atualidade, é o teleférico do Funchal, que faz a ligação entre a baixa do Funchal e o Monte. Contudo, como foi construído visando unicamente a vertente turística, a população não pode usufruir deste tipo de meio transporte na sua rotina diária.

### 3.2. SALVADOR DA BAÍA

A Baía de Todos os Santos, antes da fundação da cidade já era um local de paragem dos navegadores portugueses quando faziam as ligações Portugal – Brasil – África – Ásia (por ser localizada geograficamente num ponto estratégico que reunia todas as condições de um bom abrigo) (Universidade Federal da Baía, 1979).

*“Numa primeira instância, seguiram as instruções dadas pelo regimento de Tomé de Sousa e tomaram posse da cerca aí existente, Vila Velha, na área de Francisco Pereira Coutinho. No entanto, posteriormente, o governador considerou que o povoamento deveria estar melhor abrigado, para tal transferiram o sítio de implantação para “uma grande planície elevada ao mar que fica ao poente” (Lobo & Simões Júnior, 2012, p. 93)*

O capitão Tomé de Sousa trouxe consigo premissas dadas pelo regimento de D. João III, que estabeleciam as características pretendidas para o local da implantação da nova urbe. Este teria de ser um lugar sadio, de bons ares, com fácil acesso a água. Ter condições para o funcionamento de um porto, onde se pudesse amarrar e serem reparados, se necessário, os navios de trânsito. Também era necessário que o local escolhido pudesse permitir o crescimento da urbe, pois pretendia-se que esta fosse de grande

dimensão. Iria ser nesta cidade, onde se centralizaria o poder, o que a tornou a primeira capital do Brasil.

Em relação à construção da fortaleza, pretendia-se que esta protegesse a povoação, ordenava-se que se formasse uma equipa de pessoas conhecedoras do local para fazer a escolha do sítio de implantação adequada. Sem esquecer que o Mestre Luís Dias deveria seguir as “traças e amostras” (um modelo urbano) vindas de Lisboa trazidas por Tomé de Sousa (Universidade Federal da Baía, 1979).

O lugar escolhido para o primeiro assentamento urbano seria o espaço do promontório, compreendido entre as gargantas da Barroquinha e do Taboão. Este era um ponto estratégico, pois situava-se no cimo de uma escarpa, com altura média da ordem de 60m sobre o mar, de fácil defesa para as táticas de guerra então vigentes, segundo os quatro pontos cardeais como é descrito no livro “Evolução física de Salvador”:

*“I – OESTE- a escarpa, a rocha, o paredão natural de altura considerável que, bem defendida, era praticamente, inacessível. Ao nível da baía, uma estreita faixa de praia.*

*II – ESTE – o vale do Ribeiro, (posteriormente Vale das Tripas) – atual rua Dr. Seabra – então em toda a sua pureza primitiva, e cujo talvegue se achava a uma cota mais baixa em relação ao divisor de águas na cumeada, sendo esta, por isso mesmo, posição dominante e defensável, caso ocorresse um ataque por estas bandas.*

*III - NORTE e SUL – duas gargantas, mais tarde denominadas do Taboão e da Barroquinha, respetivamente, acidentes topográficos clássicos e eficazes para a localização de obras defensivas. Nesses pontos, de facto, seria colocada de logo a Porta de Santa Luzia – São Bento – ao Sul e, em pouco tempo, a de Santa Catarina – Carmo – ao Norte que, juntamente com o sistema de baluartes ao longo da paliçada defensiva na parte alta e em baixo na praia, dariam condições de relativa segurança para os primeiros habitantes da*



*capital da América Portuguesa.*”(Universidade Federal da Baía, 1979, p. 25,26)

Verifica-se que a escolha deste determinado sítio conduziu diretamente para a solução tipo “Acrópole”. Esta opção de pontos elevados em relação ao mar e ao porto, é justificada pela *“tradição urbana portuguesa: a localização privilegiada dos núcleos urbanos na costa marítima, a escolha de lugares elevados para a implantação do núcleo defensivo, a estruturação da cidade em cidade alta – institucional, política e religiosa - e em cidade baixa– portuária e comercial (...)”* (Teixeira, 2012, p. 22)

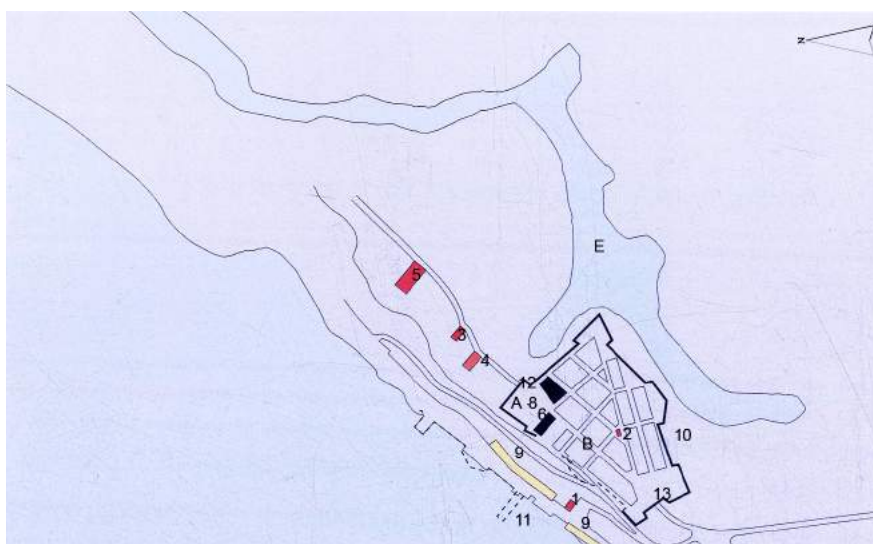


FIG. 9 - SALVADOR DA BAÍA, BRASIL, MEADOS DO SÉC. XVI

FONTE: TEIXEIRA, M. C., & VALLA, M. (1999). O URBANISMO PORTUGUÊS: SÉCULOS XIII-XVIII: PORTUGAL-BRASIL. LIVROS HORIZONTE.

LEGENDA:

- A – PRAÇA DO PALÁCIO
- B – RUA DIREITA
- C - LADEIRA DA CONCEIÇÃO
- D - LADEIRA DA PREGUIÇA /CAMINHO DE CARRO
- E – ALAGADO
- 1- IGREJA DE N. SRA. DA CONCEIÇÃO
- 2 - IGREJA DE N. SRA. DA AJUDA (SÉC. XVI)
- 3 . IGREJA DO SALVADOR
- 4- IGREJA DA MISERICÓRDIA (SÉC. XVI)
- 5 – COLÉGIO DOS JESUÍTAS (1551)
- 6- PALÁCIO DOS GOVERNADORES
- 7 – CASA DA CÂMARA/CADEIA
- 8 – PELOURINHO
- 9 - ALFANDEGA /CASA DA FAZENDA/ ARMAZÉNS /FERRARIAS
- 10 – FORTIFICAÇÕES DO SÉC. XVI
- 11 – TROÇO DA FORTIFICAÇÃO EVENTUALMENTE CONSTRUÍDA NO SÉC. XVI
- 12 – PORTA DE STA. CATARINA
- 13 – PORTA DE STA. LUZIA

As facilidades portuárias eram evidentes na Baía de Todos os Santos, permitindo a construção e manutenção de navios na sua baía abrigada. Facto muito importante, tendo em conta que o transporte marítimo, em 1549, era praticamente o único meio de comunicação. O ponto primordial do primeiro núcleo localizava-se na Cidade Alta – corresponde ao atual Bairro da Sé, mas de facto a ocupação fez-se em primeira instância na parte baixa, atual zona da Conceição da Praia, a apoiar as construções na parte alta (Universidade Federal da Baía, 1979)

*“A cidade alta de Salvador estruturou-se a partir do binómio da cidade-burgo: a cidade alta dos poderes civis e eclesiásticos, a cidade baixa dos mercadores”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 225) Esta realidade estava muito presente nas cidades medievais e ganhou grande expressão nesta cidade.

Assim, a cidade baixa foi a primeira zona a desenvolver-se, denominada de Povoação da Praia ou Ribeira. Foi nesse local que se construiu a primeira ermida – Nossa Senhora da Conceição – e onde aconteciam todas as trocas comerciais e onde estavam localizados os primeiros estaleiros que serviam a construção da cidade alta. *“As ligações entre a cidade Alta e a cidade Baixa eram feitas por ladeiras íngremes: a ladeira da Conceição e a ladeira da Preguiça ou Caminho de Carro, a que mais tarde vieram juntar-se outras.”* (Teixeira & Valla, 1999, p. 225)

A defesa era uma prioridade na zona alta pelo que foi construída uma muralha. Só após esta estar concluída é que a malha urbana avançou. Esta tem como base as “traças” – plano urbano – trazidas de Portugal, mas foi também guiada pelo perímetro trapezoidal da muralha, adaptando-se ao território acidentado onde se implanta, dando origem a duas malhas distintas (Teixeira & Valla, 1999).

A cidade alta apoiando-se no traçado ortogonal que lhe serviu de base, desenvolve-se por ruas longitudinais, uma para sul e outra para norte progredindo no sentido transversal. Evidenciando-se a rua Direita do Palácio, Direita dos Mercadores, pois funcionava como eixo longitudinal da urbe em desenvolvimento, paralelo à linha de costa, sendo a mais longa. Existiam ainda duas paralelas a essa, a da Ajuda e a do Brejo, atual Rui Barbosa. As ruas Juliano Moreira, Virgílio Damásio e das Vassouras que se distribuíam na transversal, criaram assim a malha ortogonal. Simultaneamente foi formada outra malha de carácter orgânica acompanhando a forma do terreno (Teixeira & Valla, 1999; Universidade Federal da Baía, 1979).

A articulação destas suas malhas deu origem a três largos ou praças, sendo a praça do Palácio, atual praça de Tomé de Sousa, “*abria-se para o lado da baía e constituiu desde o início um elemento urbano fundamental na estruturação da cidade. Nela vieram a ser construídos os principais edifícios públicos (...)*” (Teixeira & Valla, 1999, p. 225). Posteriormente será considerada o centro administrativo da cidade (Teixeira & Valla, 1999).

Os edifícios dos Jesuítas foram construídos nos limites da cidade, em pontos marcantes da paisagem, tornando-se focos polarizadores do desenvolvimento urbano. Não houve qualquer tipo de orientações relativas ao desenvolvimento nas encostas ou em qualquer outra zona sem ser na cidade alta. Quando a cidade ultrapassou as muralhas iniciais, para além do colégio dos Jesuítas, o mosteiro dos Capuchinhos de Santo António, o convento das Carmelitas e o mosteiro de São Bento foram polos de atração do crescimento da cidade. Surgiu um novo centro de desenvolvimento urbano da cidade – o Terreiro de Jesus. Esta praça de forma retangular não resultou de um espaço residual, mas sim de um planeamento urbano, e foi a partir deste espaço que começou a construção de um novo bairro de tipologia habitacional, com um loteamento regular onde os quarteirões têm frente virada para todos os lados de acordo com o procedimento adotado em Portugal (Teixeira & Valla, 1999).

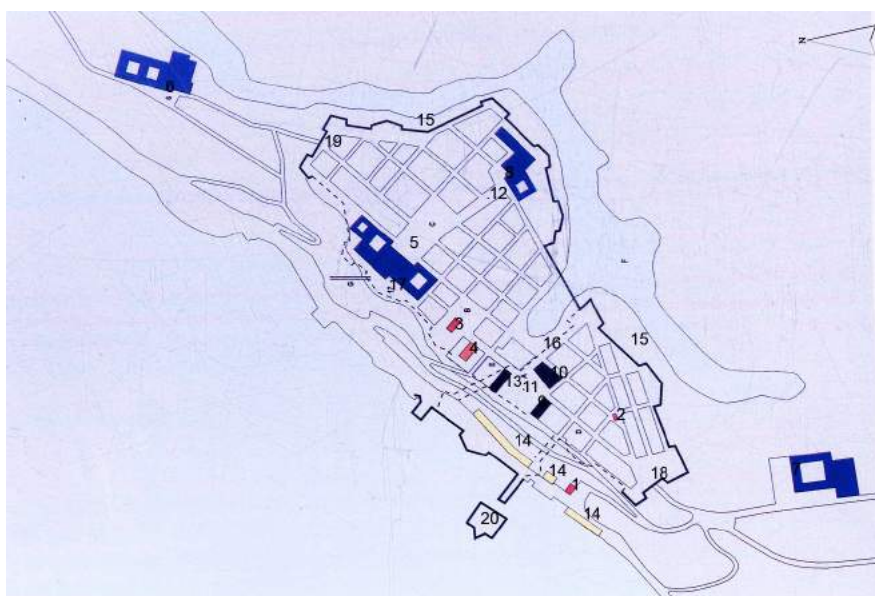


FIG. 10 - SALVADOR DA BAÍA, BRASIL. INÍCIO DO SÉC. XVII

FONTE: TEIXEIRA, M. C., & VALLA, M. (1999). O URBANISMO PORTUGUÊS: SÉCULOS XIII-XVIII: PORTUGAL-BRASIL. LIVROS HORIZONTE.

LEGENDA:

- 1- IGREJA DE N. SRA. DA CONCEIÇÃO
- 2 - IGREJA DE N. SRA. DA AJUDA (SÉC. XVI)
- 3 . SÉ (SÉC. XVI)
- 4- IGREJA DA MISERICÓRDIA (SÉC. XVI)
- 5 – COLÉGIO DOS JESUÍTAS (1551)
- 6- CONVENTO DE N. SRA. DO CARMO (1580)
- 7 – CONVENTO DE S. BENTO (1581)
- 8 - CONVENTO DE S. FRANCISCO (1594)
- 9 - PALÁCIO DOS GOVERNADORES
- 10 – PAÇOS DO CONCELHO
- 11 – PELOURINHO
- 12- CRUZEIRO
- 13 – CASA DA FAZENDA
- 14- ALFANDEGA /CASA DA FAZENDA/ ARMAZÉNS /FERRARIAS
- 15 - FORTIFICAÇÃO DO SÉC. XVII
- 16- TROÇO DA PRIMEIRA FORTIFICAÇÃO DA CIDADE
- 17 – PROJETO DE FORTIFICAÇÃO DO SÉC. XVI
- 18 – PORTA DE S. BENTO
- 19 – PORTA DO CARMO
- 20 - FORTIM

*“A organização urbana da cidade de Salvador da Baía decorre de vários fatores: da tradição urbana português, das próprias características topográficas do sítio escolhido e da natureza das funções - políticas e administrativas, por um lado, e comerciais, por outro – que a cidade se destinava a cumprir. A escolha do sítio implantado da cidade não foi casual, mas antes determinada por razões de defesa pelos próprios objetivos funcionais da cidade e pelos modelos urbanos de referência da metrópole.”*  
(Teixeira & Valla, 1999, p. 227)

#### ELEVADOR LACERDA

O primeiro elevador público do mundo foi inaugurado na cidade de Salvador da Baía, em 1873: o Elevador Hidráulico da Conceição – hoje Elevador Lacerda, também conhecido por “Parafuso”. Este foi fruto de uma iniciativa de minimizar a problema de acesso gerado pela rutura urbana entre a cidade baixa e cidade alta. O mesmo aconteceu em muitas partes de Portugal, na mesma época, destacando-se Lisboa com os seus quatro elevadores urbanos (Trinchão, n.d.; Vieira & Aguiar, 2012).

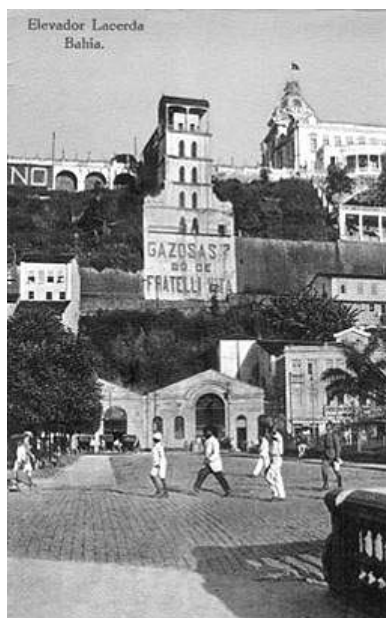


FIG. 12 - ELEVADOR LACERDA (1920)

FONTE:  
[HTTP://RAFAELDANTASBAHIA.BLOGSPOT.PT/2011/10/O-ELEVADOR-LACERDA-E-SUA-HISTORIA.HTML](http://rafaeldantasbahia.blogspot.pt/2011/10/O-ELEVADOR-LACERDA-E-SUA-HISTORIA.HTML)

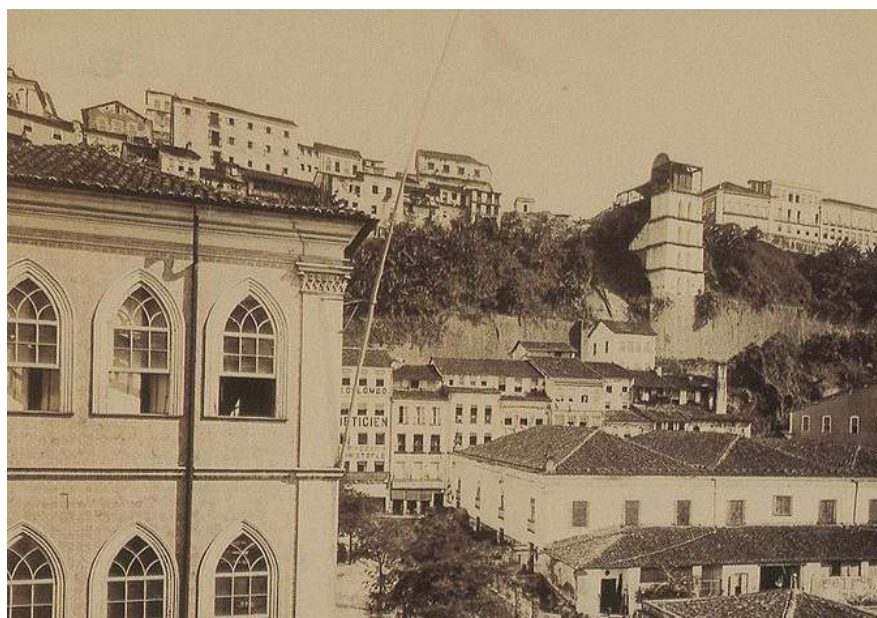


FIG. 11 – ELEVADOR LACERDA (1875)

FONTE:[HTTP://RAFAELDANTASBAHIA.BLOGSPOT.PT/2011/10/O-ELEVADOR-LACERDA-E-SUA-HISTORIA.HTML](http://rafaeldantasbahia.blogspot.pt/2011/10/O-ELEVADOR-LACERDA-E-SUA-HISTORIA.HTML)

O responsável pela construção deste transporte vertical, que articulava a praça Cairu e a praça de Thomé de Souza, foi o engenheiro António de Lacerda, iniciando a construção em 1869 com peças importadas do Reino Unido, medindo 60 metros de altura, dotado de um túnel horizontal, na parte baixa, escavado na rocha com 22 metros (“Salvador (BA),” n.d.; Trinchão, n.d.).

*“A incipiente metrópole soteropolitana, o processo de urbanização torna necessária a ampliação da rede viária e a instalação de diferentes meios de transporte. O caso mais emblemático é certamente o Elevador Lacerda (ampliado por Fleming Thiesen e A. Szilard, 1928-1930), que adota características déco.” (Souza Bierrenbach, 2011)*



FIG. 14 - ELEVADOR LACERDA

FONTE: [HTTP://RAFAELDANTASBAHIA.BLOGSPOT.PT/2011/10/O-ELEVADOR-LACERDA-E-SUA-HISTORIA.HTML](http://rafaeldantasbahia.blogspot.pt/2011/10/O-ELEVADOR-LACERDA-E-SUA-HISTORIA.HTML)



FIG. 13 - ELEVADOR LACERDA

FONTE: [HTTP://WWW.BVCONSUELOPONDE.BA.GOV.BR/MODULES/CONTEUDO/CONTEUDO.PHP?CONTEUDO=72](http://www.bvconsueloponde.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=72)

Em 1930, este elevador sofreu uma reforma, sendo introduzida uma estrutura de betão armado visível na sua fachada. São adicionados mais dois elevadores, deixando de estar embutido na rocha. É dotado de uma ponte metálica revestida com placas de betão armado e de uma nova torre com uma fachada claramente influenciada pela art-déco (“Salvador (BA),” n.d.; Trinchão, n.d.).

Este elevador tornou-se um símbolo da cidade, sendo reconhecido em 2006 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, continuando a servir a população, ligando a cidade baixa e a cidade alta.

### 3.3. COMPARAÇÃO ENTRE AS CIDADES DO FUNCHAL E DE SALVADOR

Nas duas cidades estudadas, Funchal e Salvador da Baía, verifica-se um conjunto de características semelhantes em relação à seleção do sítio do lugar para a primeira intervenção urbana, ao modo de ocupação do território e à forma como a urbe se desenvolve.

Ambas as cidades foram implantadas no contexto da expansão portuguesa no século XV e XVI e ambas tinham o mesmo objetivo: de criar um ponto de apoio que servisse as rotas marítimas portuguesas.

Estas urbes encontraram territórios desocupados e tiveram um processo de urbanização mais curto e menos diversificado do que as cidades portuguesas continentais.

Em relação à escolha do lugar, estas cidades localizam-se em baías desafogadas viradas em direção ao quadrante mais ensolarado – sul no caso do Funchal e norte no caso de Salvador, pois situa-se no hemisfério Sul - com topografia acidentada, onde o principal meio de transporte – marítimo – teria acesso a um bom porto de águas calmas.

Outra característica, necessária e presente nas duas cidades, é a abundância de recursos e o clima ameno ou tropical como José M. Fernandes descreve. O Funchal é marcado por três ribeiras, por um pequeno planalto a ocidente - onde se localizava o núcleo de Santa Catarina - e por território acidentado a norte e a leste, delimitando assim a baía. Em Salvador da Baía a planície elevada em relação ao mar, é o elemento mais marcante na paisagem e foi o local escolhido para a implantação do núcleo principal.

A primeira fase de implantação tem como base a vivência da cidade portuguesa medieval planeada, pois foram os próprios habitantes que construíram os primeiros núcleos. A estrutura dos núcleos tinha origem vernácula com uma certa regularidade, adaptando-se aos elementos naturais. No caso do Funchal, o primeiro núcleo foi criado na parte baixa denominado Nossa Senhora do Calhau, sendo o nome da primeira ermida.



Em Salvador da Baía, o primeiro núcleo foi a Povoação da Praia que se desenvolveu na parte baixa para dar apoio à construção da cidade alta e também, neste caso, foi iniciada pela ermida de Nossa Senhora da Conceição, a primeira capela da urbe.

O desenvolvimento das cidades foi feito de formas semelhantes, mas ao mesmo tempo de formas distintas. Salvador foi construído à imagem das ilhas atlânticas, a partir da última fase desenvolvimento das mesmas (influência manuelina) e o Funchal foi organizado à semelhança das cidades medievais planeadas, também a partir da última fase, adicionando novos princípios. Estas cidades têm um intervalo temporal de quase um século. Pode-se constatar que a dinâmica de cidade alta e cidade baixa estão presentes em ambas, mas a solução acrópole é muito mais saliente em Salvador da Baía. Na parte alta do Funchal, situavam-se as residências dos capitães. No entanto, os edifícios ilustres e a primeira praça que simbolizava o poder – do pelourinho – situava-se na parte baixa. Em Salvador da Baía houve uma intenção de criar uma cidade à imagem das cidades renascentistas, com um traçado regular, mas mantendo a tradição portuguesa da implantação em lugares elevados. Assim, o tecido urbano do núcleo central de Salvador foi uma conjugação de fatores, nomeadamente o traçado regular sugerido nas “traças” trazidas pelo Governador e a morfologia do território que dá origem a uma segunda malha. No encontro das duas malhas nasceram as praças, com um carácter medieval e não renascentista devido à sua origem residual.

Curiosamente, as malhas das duas cidades foram regidas a partir de um eixo longitudinal paralelo à costa, sendo o do Funchal desenvolvido na parte baixa e o de Salvador na parte alta. O eixo do Funchal liga o núcleo de Santa Catarina, que por se localizar num local elevado delimita a urbe a ocidente, com o núcleo de Nossa Senhora do Calhau, que oferece o limite a leste ao encontrar-se com a topografia (nomeadamente a capela do Corpo Santo). Tanto num caso como no outro, o eixo regeu a malha que se foi adaptando aos outros elementos naturais dando uma sensação de regularidade e integração com o lugar.

As urbes foram desenvolvendo-se com base na malha com paralelas e perpendiculares à linha de costa, sendo atraídas em direção aos conventos que pontuavam os locais marcantes na paisagem em zonas elevadas. No caso do Funchal, o convento de Santa Clara, de São Francisco e o Colégio dos Jesuítas delimitavam a cidade, sendo o ultimo o gerador de uma nova praça onde posteriormente passou a funcionar o novo centro político. Em Salvador da Baía, também o colégio dos Jesuítas, o mosteiro dos Capuchinhos de Santo António, o convento das Carmelitas e o mosteiro de São Bento foram polos de atração do crescimento da cidade. Uma praça criada junto ao colégio dos Jesuítas (Terreiro de Jesus) formou uma nova centralidade com um carácter renascentista, distinta das anteriores.

No Funchal, houve uma modernização da malha de acordo com os princípios renascentistas (manuelino) onde a zona do Campo do Duque – localizada entre a parte alta e a parte baixa - criou uma praça associada à Sé, sendo esta projetada como espaço público e não resultante de espaço residual. A esta praça veio associar-se uma praça na zona baixa virada para o comércio e ainda outra a norte, ligada ao colégio dos Jesuítas. Esta modernização teve um papel experimental, sendo o mesmo adotado no Brasil: exemplo disso é o Terreiro de Jesus em Salvador, descrito anteriormente.

Podemos identificar nas duas cidades a existência de várias praças com várias funções, sendo esta uma característica fundamental no urbanismo português, visto que na mesma época os espanhóis reuniam todas as funções numa “Plaza Mayor”.

### 3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

A partir da análise comparativa entre a cidade do Funchal e a cidade de Salvador da Baía, podemos dizer que o Funchal teve uma implantação e um crescimento espontâneo com origem na parte baixa, subindo lentamente pelas encostas, enquanto Salvador foi uma cidade planeada para seguir uma *mimésis* de solução baseada na acrópole.



Assim, as estruturas singulares do território tiveram uma grande influência não criando uma solução única. Dito isto, a dialética de unidade do urbanismo português mantém-se, porque estas cidades, que se implantam em locais virgens, seguem modelos urbanos portugueses tão fortes que mantêm sempre semelhanças. Nomeadamente: o facto de se situarem no litoral; o facto de se instalarem em locais com topografia acentuada visando a defesa; o facto de terem como início uma ermida; o facto de terem um eixo dinamizador paralelo à linha de costa; o facto de se organizarem em cidade alta e cidade baixa; o facto de existirem várias praças com diferentes funções, associadas a edifícios ilustres; o facto de pontuarem a paisagem com elementos importantes, como é o caso dos conventos. Assim, estas cidades tiram partido da topografia, sendo a articulação com o território uma das características mais marcantes no modo de fazer cidade “à portuguesa” e a realidade de não terem um traçado ortogonal devido à topografia imprime uma sensação de regularidade vivenciada no local. Localizados em zonas elevadas os edifícios singulares são valorizados, através de alinhamentos, havendo a perceção da cidade como um todo, não existindo repetição, visto que se adapta à morfologia do território, e esta não se repete.



## 4. EVOLUÇÃO URBANA DE LUANDA

### 4.1. LOCALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS

Luanda situa-se no ocidente africano a sul do equador, numa posição litoral, e é a capital de Angola. Fica posicionada a 8°, 48', 7, de latitude sul e a 13°, 13', 5" de longitude E. G. E, com a altitude máxima aproximada de 59m (Pires, 1950; Silva, 2000).

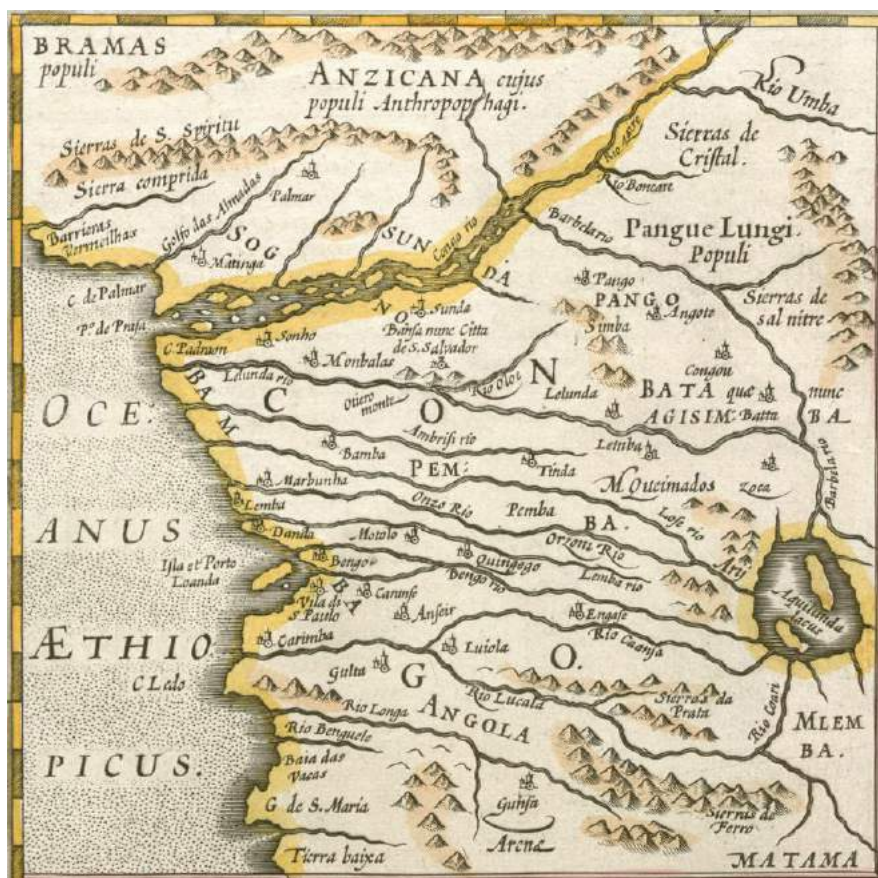


FIG. 15 - MAPA DE ANGOLA E CONGO (1630)

FONTE: [HTTP://FEDORA.LIBRARY.NORTHWESTERN.EDU/FEDORA/GET/INU:INU-AFRMAP-3805126/INU:NWUCOLLECTIONBDEF/GETDEFAULTVIEW](http://fedora.library.northwestern.edu/fedora/get/INU:INU-AFRMAP-3805126/INU:NWUCOLLECTIONBDEF/GETDEFAULTVIEW); ACESSO EM OUTUBRO 2015.

O estudo de Ilídio Amaral intitulado “Luanda. Estudo Geográfico Urbano” disponibiliza uma análise abrangente e detalhada deste território. Nele é descrito como a implantação de Luanda, em 1576, teve lugar no interior de uma baía protegida prolongando-se por 40km entre a foz do rio Cuanza e a Ponta da Ilha. Numa primeira fase estabeleceu-se um povoado na Ilha de Luanda, que se configurava numa língua de terra estreita que

protegia a baía. Posteriormente Luanda nasceu no morro de S. Miguel, onde atualmente se encontra a fortaleza setecentista, com o mesmo nome.

Esta localização, obedecendo aos padrões da expansão portuguesa, deveu-se à necessidade de defesa dos ataques provenientes dos povos indígenas e dos ataques oriundos do mar. Como consequência estabeleceu-se uma dialética de “cidade baixa” e “cidade alta”. A primeira propagando-se numa estreita área junto ao mar e a segunda progredindo num planalto entre 40 e 80 m (Amaral, 1968).

A nível do ambiente natural, Luanda não oferece características favoráveis para a implantação de uma urbe nos pressupostos portugueses, pois não tem reservas de água, ou riquezas do subsolo, sendo os solos pouco férteis e com falta de vegetação: *“A escassez de chuvas e as temperaturas elevadas, juntamente com a pobreza dos solos, refletem-se na vegetação rala onde predominam as espécies de ambiente de tendência árida. Situada a meio caminho entre dois rios caudalosos, o Bengo a norte e o Cuanza a sul, a área de Luanda não tem uma única ribeira, um fio de água permanente que favorecesse o desenvolvimento de uma orla de verdura”* (Amaral, 1968, p. 22) Simultaneamente, e embora haja escassez de chuva durante o ano, na época de chuva – Março e Abril – a precipitação elevada leva a grandes estragos principalmente da parte baixa da cidade, onde todas as águas vão desaguar.

#### 4.2. CONTEXTUALIZAÇÃO – CONQUISTA E OCUPAÇÃO ANGOLA

O primeiro passo dado pelos portugueses para a conquista da costa angolana foi realizado por Diogo Cão, no final do século XV, quando marcou a mesma com padrões. Depois disto, os portugueses estabeleceram relações diplomáticas e comerciais com o reino do Congo de modo a que fossem possíveis a permuta e a captura de escravos. Com o aumento da procura de mão-de-obra escrava, nos séculos XVI-XVII, o reino do Ndongo, a sul do Congo, foi incluído na área de mercancia (Amaral, 1968; Freudenthal et al., 2006).

O primeiro contacto com o reino de Ndongo, denominado por Ngola - que posteriormente irá dar origem ao nome do país – foi por volta de 1512, quando Paulo Dias de Novais se desloca ao interior desse reino, com objetivos comerciais, acabando por ficar cativo devido ao insucesso das negociações, conseguindo a sua liberdade cinco anos depois (Silva, 2000).

O processo de colonização em África, nomeadamente em Angola, por parte dos portugueses, visava principalmente o comércio e a evangelização, resultando numa ocupação gradual e pacífica do território. Com um objetivo puramente comercial, em vez de vilas/cidades, eram fundadas feitorias comerciais, tanto no litoral como no interior através do rio Kwanza, não possuindo meios defensivos fortes. Por este tipo de povoamentos estarem vulneráveis a ataques e por não existir uma afirmação de posse, a partir 1569, a conquista militar iniciou-se (Freudenthal et al., 2006).

Com o objetivo de assegurar autonomia espacial – que tornaria mais fácil o controlo do tráfico, foi criada a donatária de Angola e, um ano mais tarde, fundada a capitania de Luanda, em 1576. Nesta posição litoral não se encontrava estabelecido nenhum núcleo subordinado ao reino de Ndongo que oferecesse resistência militar. O que levou a que muitas outras capitanias fossem fundadas ao longo do Kwanza de modo a promover o contacto com o interior. Outra capitania de enorme importância – fundada em 1617 – foi Benguela, que seria outro ponto estratégico a litoral – mais a sul de Luanda. De facto, a maioria das capitanias fundadas seriam litorais. Com a fundação destas capitanias o processo de implantação inicia-se, diferenciando em muito dos núcleos africanos existentes (Freudenthal et al., 2006; Silva, 2000).

Com conquista do reino de Ndongo *“teve início uma estruturação de tipo proto-urbano devida à iniciativa europeia que sustentou uma rede de presídios e feiras em íntima relação com as povoações africanas e necessariamente articulada com a rede de tráfico atlântico”*(Freudenthal et al., 2006, p. 19) Deste modo, os núcleos urbanos formados para controlar o

tráfico negreiro, eram em norma localizados em baías abrigadas, facilitando a criação de bons portos, onde as operações comerciais pudessem ser salvaguardadas (Freudenthal et al., 2006).

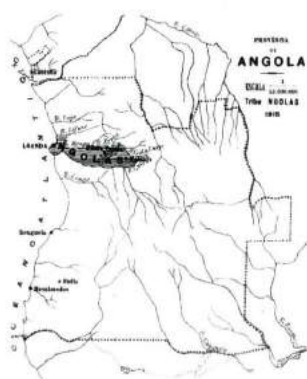


FIG. 16 - NAGOLAS

FONTE: FERRAZ, S. (2005). ESPAÇO PÚBLICO DE LUANDA: PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO COLONIAL ANGOLANO E PORTUGUÊS. PORTO : FAUP



FIG. 17 – NAGOLAS APROXIMAÇÃO

FONTE: FERRAZ, S. (2005). ESPAÇO PÚBLICO DE LUANDA : PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO COLONIAL ANGOLANO E PORTUGUÊS. PORTO : FAUP

#### 4.3. Fundação da cidade de Luanda

Em 1574, nomeadamente a 23 de setembro, parte a armada comandada pelo primeiro general e capitão geral: Paulo Dias, com destino à atual Luanda. *“No dia 11 de Fevereiro do ano seguinte chegou à vista da barra do Cuanza, onde já estivera pela primeira vez em Maio de 1560, costeou mais para norte e entrou, pela barra da Corimba, na baía de águas calmas protegidos do oceano pela restinga longa e estreita de areias”* (Amaral, 1968, p. 34)

Quando Paulo Dias de Novais atracou, encontrou uma população nativa de cerca de 3000 pessoas que se dividiam em seis ou sete povoações, dedicadas principalmente à pesca. Por serem pescadores eram denominados por *“àxiluanda”* que no dialeto quimbumbo significava lançadores de redes, pensa-se que mais tarde este termo deu origem ao nome de Luanda. Para além dos nativos, ainda se encontravam cerca de 40 portugueses fugidos do Congo. Foi numa ilha estreita de areia – Ilha de Luanda (nessa época denominada por Ilha das Cabras) - onde o Rei do Congo recolhia os búzios – *“zimbo”* (que funcionavam como moeda) - que

Paulo Dias de Novais se manteve até meados de 1576. Foi nesse ano que os conquistadores e padres, que tinham desembarcado na Ilha de Luanda, se transferiram para um morro. Foi, assim que a ocupação se iniciou no morro de São Miguel, nessa altura denominado por morro de São Paulo. Seguiram-se as premissas dadas pela carta de doação: a construção de uma fortificação, de um acampamento militar, de um abrigo para a administração da Donatária e a construção da capela dedicada a S. Sebastião, que foi o primeiro edifício erguido. Esta povoação viria a ser batizada como “Vila de Sam Paolo”.

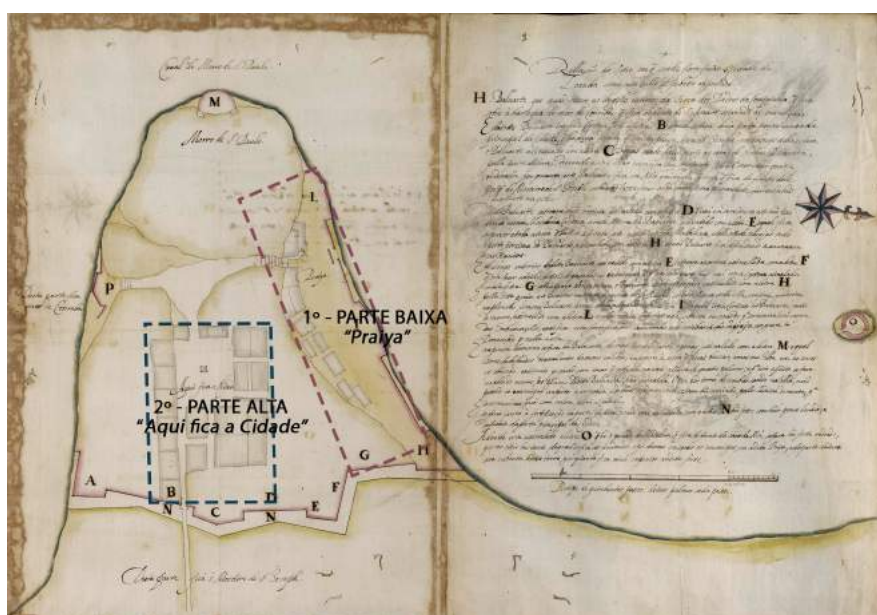


FIG. 18 – PARTE BAIXA E PARTE ALTA DE LUANDA 1626

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NO PLANO DA FORTIFICAÇÃO DA CIDADE DE LOANDA — 1626 IN: <[HTTP://OBJDIGITAL.BN.BR/ACERVO\\_DIGITAL/DIV\\_ICONOGRAFIA/ICON1339708\\_894/ICON1339788.JP](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon1339708_894/icon1339788.jp)>. ACESSO EM: 16 NOV. 2015.

Um dos princípios em qualquer fundação de origem portuguesa era o clima favorável e abundância de água. Esses aspetos não foram identificados em Luanda, visto que a chuva era muito escassa e não possuía nenhum curso de água permanente. Mesmo não obedecendo às “normas” de implantação “a vila fixar-se-ia definitivamente no sítio onde nasceu. Com um ancoradouro excelente, de ventos francos e regulares, ao abrigo dos atacantes do oceano pela ilha e pelos cabos rochosos que protegem a baía ampla, num litoral aberto à penetração, entre dois rios, no cimo do morro, sítio e localização conjugaram-se para favorecer a permanência do

*aglomerado*” (Amaral, 1968, p. 35) De facto, a preocupação com a proteção determinou a escolha do morro como local de fundação. Mas a grande razão para fundação desta povoação foi a sua localização geográfica. Na época da colonização, Luanda encontrava-se numa situação vantajosa em relação *“à entrada dos reinos do Congo e de Angola, objectivos da expansão portuguesa no século XVI”* (Amaral, 1968, p. 24).

A ocupação deste território estabeleceu, propositadamente, um ponto de apoio para a penetração e exploração do interior. Luanda, com a sua baía protegida, era ideal para o transporte mais “importante” da época – o marítimo – que potenciou o comércio de escravos, a maior fonte de rendimento do Reino Português (Amaral, 1968).

Os navios, até 1648, entravam na cidade pela barra da Corimba, ancorando junto a fortaleza; deste modo *“a cidade voltava-se para sudoeste, para a Praia do Bispo”* (Amaral, 1968, p. 18). Esta passagem foi substituída pela que se encontra entre a Ponta da Ilha e a Ponta do Farol das Lagostas e *“A cidade passou a desenvolver-se, definitivamente, sobre a praia mais extensa, aberta para norte”* (Amaral, 1968, p. 18)

O facto de existir um grande fluxo para o interior através de Luanda – devido as trocas comerciais com os nativos e a extração de mão-de-obra: escravos – fez com que a vila se desenvolvesse pouco, pois eram poucos os que se fixavam na vila *“quer de soldados, quer de civis, ia para o interior, para fazer a guerra e procurar as minas de prata.”* (Amaral, 1968, p. 37)

Em 1576, Luanda é elevada a cidade, tal como muitos outros núcleos urbanos da época, mediante cartas régias do séc. XVI. Nomeadamente, Funchal, em 1508; Angra, em 1534; Ponta Delgada, em 1546; Ribeira Grande (Cabo Verde) em 1533; S. Tomé, em 1535; S. Salvador da Baía, em 1549; Rio de Janeiro, em 1565 (Trindade, 2000).

Luanda foi descrita, dois anos depois de ascender à categoria de cidade, por um autor anónimo, que verifica que as casas são construídas pelos próprios moradores e que a povoação era constituída por aproximadamente trezentos portugueses. Estas habitações encontravam-se



em muito más condições, tendo paredes em taipa e coberturas em palha. A mesma qualidade de construção estava presente nos muros de delimitação da cidade; estes eram compostos por uma taipa muito pouco resistente, não oferecendo qualquer tipo de proteção (Amaral, 1968).

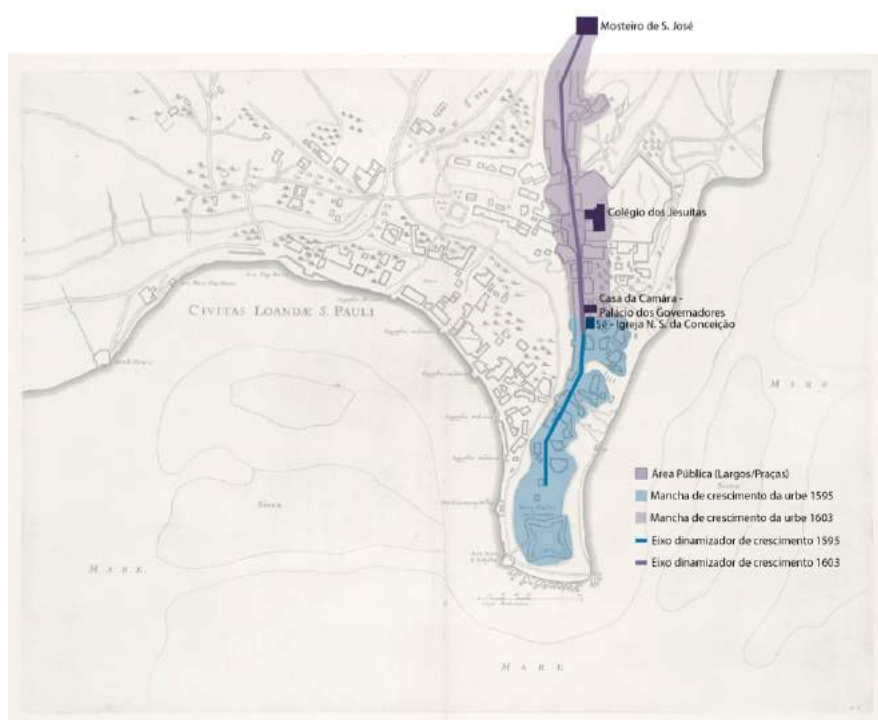


FIG. 19 - CRESCIMENTO DA PARTE ALTA DE LUANDA

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NA PLANTA DE LUANDA DE 1649 IN: [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:AMH-7320-KB\\_MAP\\_OF\\_LOANDA.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:AMH-7320-KB_MAP_OF_LOANDA.JPG)

A povoação de S. Paulo manteve-se no interior do recinto da fortificação de São Miguel durante duas décadas após a conquista. A primeira expansão coincidiu com a entrada das primeiras mulheres brancas na cidade – em 1595 – crescendo para além dos muros do forte, em direção à Sé. (Manuél da Costa Lobo Cardoso, 1951).

Os religiosos da Ordem Terceira de S. Francisco instalaram-se, em 1604, na Ermida de S. José, posteriormente convertido no convento de S. José - onde hoje se localiza o Hospital. Esta implantação promoveu, em 1603, o crescimento de Luanda, estendendo-se desde o morro de S. Miguel até ao Convento dos frades “Terceiros” (correspondendo atualmente à Calçada de S. Miguel Rua de Diogo Cão, praça do Palácio, Rua da Misericórdia e Largo Josina Machel, junto ao Hospital de Luanda). A

construção do Palácio dos Governadores foi iniciada entre 1605 e 1611, no governo de D. Manuel Pereira Forjaz, na mesma época em que foi edificado a casa da câmara, a cadeia e o açougue situado na cidade alta, num local que corresponde mais tarde ao Tribunal da Relação. Posteriormente, desenvolve-se uma área habitacional junto à praia, estreitamente ligado as atividades comerciais (Manuél da Costa Lobo Cardoso, 1951; Silva, 2000).

A proteção da cidade nesta nova expansão, foi garantida por uma restinga – zona do mar pouco profunda – com aproximadamente quarenta quilômetros, entre a foz do Cuanza e a Ponta da Ilha. A ligação entre a Ilha e o continente era feita por uma ponte de madeira *“(...) na zona de menor afastamento, precisamente na base do morro da Fortaleza de S. Miguel, (...)”*(Amaral, 1968, p. 18)

Apesar de se considerar que o núcleo inicial foi implantado no morro de São Miguel, na verdade a parte baixa foi ocupada anteriormente, por uma feitoria e pequenas habitações de taipa protegidas por uma pequena fortificação, também de taipa. E foi nessa área que a população se estabeleceu, essencialmente junto ao porto onde era mais vantajoso se fixar, por causa da grande atividade comercial. Deste modo a Cidade baixa desenvolveu-se mais rapidamente, em comparação com a Cidade alta (Donato, 2009).

O núcleo desenvolve-se com início no morro de S. Miguel e a partir do porto, criando uma dialética de cidade alta e cidade baixa, à imagem do que acontecia nas cidades de origem portuguesa. A cidade alta vai desenvolver-se *“(...) com uma planta simples, linear, ao longo do cimo da crista entre a esplanada do forte e o atual Largo do Hospital, na praia, entre o mar e o arco das barrocas, as construções dispuseram-se numa planta mais maciça e confusa, em torno das instalações do porto. Logo de início, dadas as condições topográficas, se constituíram, tal como Salvador, as duas partes da cidade: a Cidade Alta, onde ficavam o palácio do governador e as moradias da aristocracia; a Cidade Baixa, de actividade comercial e portuária, com os seus armazéns e quinais para escravos. Entre as duas, as ligações estabeleciam-se através de caminho e calçadas íngremes.”*

(Amaral, 1968, p. 25). Deste modo, a cidade tirou partido dos pontos elevados para proteção e melhoramento da ventilação e a parte baixa cresce de modo mais regular, acompanhando a linha de costa.

O primeiro período da história de Luanda foi marcado essencialmente pelo comércio de escravos, funcionando como feitoria comercial. O estabelecimento de população foi muito difícil por causa das dificuldades de adaptação ao clima tão desfavorável; por essa razão a população era na sua maioria militar e religiosa. Com grandes lucros oriundos do comércio de escravos, os primeiros colonos tinham grande poder económico. Esses rendimentos abastados foram pouco visíveis para a população, excetuando a construção de alguns edifícios, com objetivo de demonstração de poder do reino. Nomeadamente, a construção: da Misericórdia em 1576; da Sé Episcopal em 1583 (posteriormente albergando o Observatório João Capelo); da Sé dos Jesuítas em 1593; do Convento de S. José em 1604 (atual Hospital de Luanda); do Palácio para os Governadores em 1607; da fortaleza de N.ª S.ª da Guia, erguida por Paulo Dias no morro de S. Miguel; do edifício da Câmara em 1623 (atual tribunal da relação); da fortaleza de Santa Cruz (no extremo da cidade onde em 1664, se ergueu a ermida de Nossa Senhora da Nazaré), em 1624; da igreja do Espírito Santo em 1628; (Pires, 1950; Silva, 2000; Trindade, 2000) Com a fixação das ordens religiosas e a construção da Misericórdia na parte alta, esta passou a ser um polo atrativo para os habitantes, fazendo com que se densificasse (Donato, 2009).

Em 1612, *“pode verificar-se como o núcleo ainda se apegava sobretudo ao morro, existindo já algum casario na praia da sua base e em alguns pontos isolados mais distantes.”* (Amaral, 1968, p. 37). O morro era marcado pela Capela de S. Sebastião, três baluartes, muros de taipa e casas de taipa com cobertura em palha. Por volta de 1607, o colégio dos Jesuítas foi construído no campo da Praça da Feira, onde atualmente é o Largo do Palácio, este estendia-se até a atual Igreja de Nossa Senhora da Conceição (concluída em 1636) e até a primeira escola primária de Angola (Amaral, 1968).

A igreja matriz de Nossa Senhora da Conceição funcionou como sé catedral durante muito tempo e foi até sede da primeira paróquia de Luanda. Esta localizava-se entre o colégio e o morro de S. Paulo – onde depois se instalou o Serviço Meteorológico - tendo como único vestígio no presente a torre (Amaral, 1968).

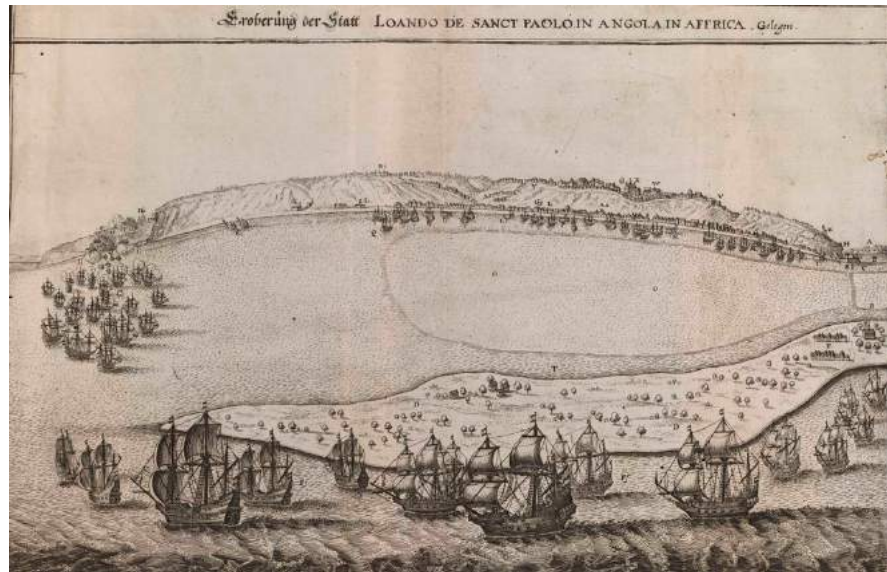


FIG. 20 - LUANDA EM 1646

FONTE:

[HTTP://OBJDIGITAL.BN.BR/OBJDIGITAL2/ACERVO\\_DIGITAL/DIV\\_CARTOGRAFIA/CART1079088/CART107988.JPG](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/CART1079088/CART107988.JPG)

Em 1627, a população de Luanda era grande devido ao comércio e já era clara a divisão entre a cidade alta – o morro de S. Paulo – e a cidade baixa – a praia. A cidade alta era limitada pelo vale da Maianga e a cidade baixa confinava-se à baía.

#### 4.4. TOMADA DE LUANDA PELOS HOLANDESES EM 1641

Luanda foi alvo de ataques marítimos por parte dos holandeses em 1624-1625, na mesma altura em que estes tinham ocupado a Bahia, findando com a posse da cidade em agosto de 1641. Com a perda de posse de Luanda o tráfico de escravos ficou interdito, trazendo graves consequências para o reino português (Amaral, 1968; Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1951).

Em 1645, a cidade era dotada da Fortaleza de S. Miguel, do Palácio episcopal – situado sobre a praia do Bispo, contígua ao consulado Inglês –, da Sé Episcopal – primeira Matriz conhecida por Igreja de N<sup>a</sup> Sr. <sup>a</sup> da Conceição; do Palácio dos Governadores; da Igreja dos Jesuítas e colégio – adjacente ao Palácio dos Governadores. Mais tarde, a cerca do Colégio dos Jesuítas estende-se até onde é presentemente a Igreja de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Conceição (Manuél da Costa Lobo Cardoso, 1951).

#### 4.5. RECONQUISTA DE LUANDA AOS HOLANDESES

Com a reconquista da cidade em 1648, por Salvador Corrêa de Sá e Benevides, a cidade passa a ser denominada por S. Paulo da Assunção de Luanda. No entanto, a ocupação holandesa deixou Luanda completamente destruída, tendo havido uma ação de restauração dos monumentos e construção de novos, nomeadamente: a ermida e hospício de St.<sup>o</sup> António, destinados aos frades Capuchinhos – atual jardim da alta, de frente do Palácio do Governo –; a igreja de N. Sr.<sup>a</sup> dos Remédios em 1651 – atual Sé Arquiepiscopal –; a ermida de N. Sr.<sup>a</sup> da Nazaré em 1664; a igreja do Convento do Carmo 1661 – em Ingombotas –; o forte e a igreja de St.<sup>o</sup> Amaro em 1659 com o objetivo de proteger os poços de Maianga – no morro de Ingombotas; o Convento de S. José; (Manuél da Costa Lobo Cardoso, 1951; Pires, 1950).

Na segunda metade do século XVII, Luanda estava delimitada por duas linhas defensivas, uma ao longo da praia, a norte e outra virada para o interior, a sul. A norte, a linha defensiva desenvolvia-se desde da Fortaleza de S. Miguel no morro de S. Paulo, numa cota mais alta, até à Ermida de Nossa Senhora da Nazaré. Ainda a Norte, o morro de Cassondama era pontuado pelo Forte de Cassondama – posteriormente denominado por S. Pedro da Barra; perto do atual porto erguia-se num ilhéu o Forte de S. Francisco do Penedo e para além da Fortaleza de S. Miguel, no morro de S. Miguel, nomeadamente na sua base, ainda se localizava a Fortaleza de Nossa Senhora da Guia. A linha defensiva a sul desenvolvia-se desde o alto da Maianga – morro Samba – onde se encontrava o Forte de St.<sup>o</sup> Amaro, onde era a Praia do Bispo e a baixa dos poços de água da cidade, passando

pelo alto das Ingombotas, pelo forte de Afonso Mendes, findando na praia de Cassondama (Amaral, 1968; Silva, 2000).

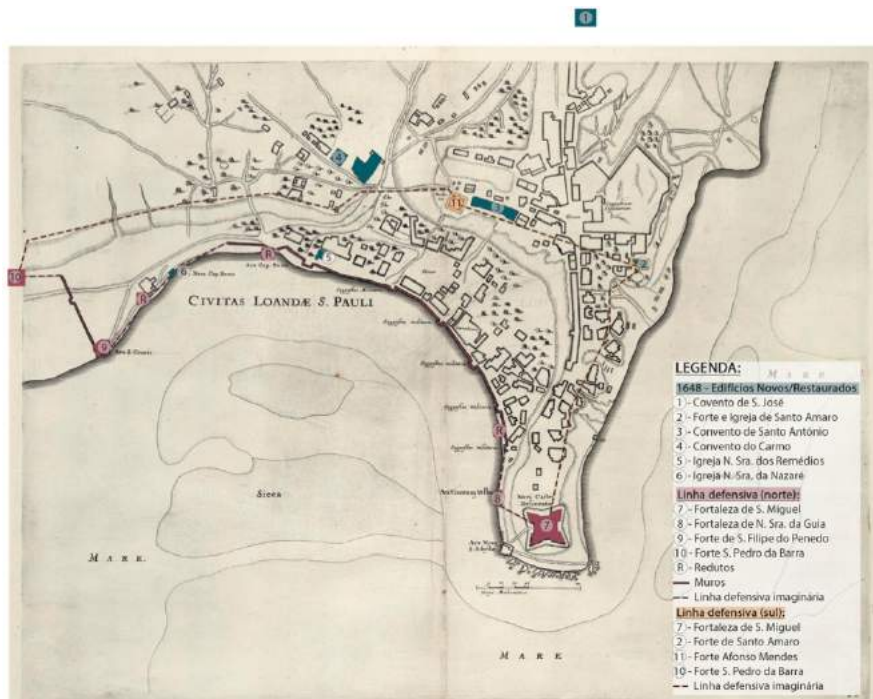


FIG. 21 - SEGUNDA METADE DO SÉC. XVII

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NA PLANTA DE LUANDA DE 1649 IN: [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:AMH-7320-KB\\_MAP\\_OF\\_LOANDA.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:AMH-7320-KB_MAP_OF_LOANDA.JPG)

Em suma, o processo de desenvolvimento, numa primeira fase, cresce na linha da praia e posteriormente nas barrocas do planalto. Embora haja esta expansão os limites da cidade continuam os mesmos: a sul o Convento de S. José; a norte a ilha de Luanda; a este a igreja da Nazaré; a oeste a Praia do Bispo (Silva, 2000).

Em 1647, a cidade alta já estava associada ao centro administrativo, militar e religioso, adquirindo mais importância com a deslocação da residência do bispo, dos hospitais, da sede dos Capuchinhos, das igrejas dos Jesuítas e dos Franciscanos para esta zona da cidade, que posteriormente iria corresponder à freguesia da Sé (Amaral, 1968).

No governo de Francisco Távora, entre 1669-1676, no espaço contíguo à Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, é construído o Paço Episcopal, fazendo com que a cidade alta ganhasse ainda mais importância (Amaral, 1968).

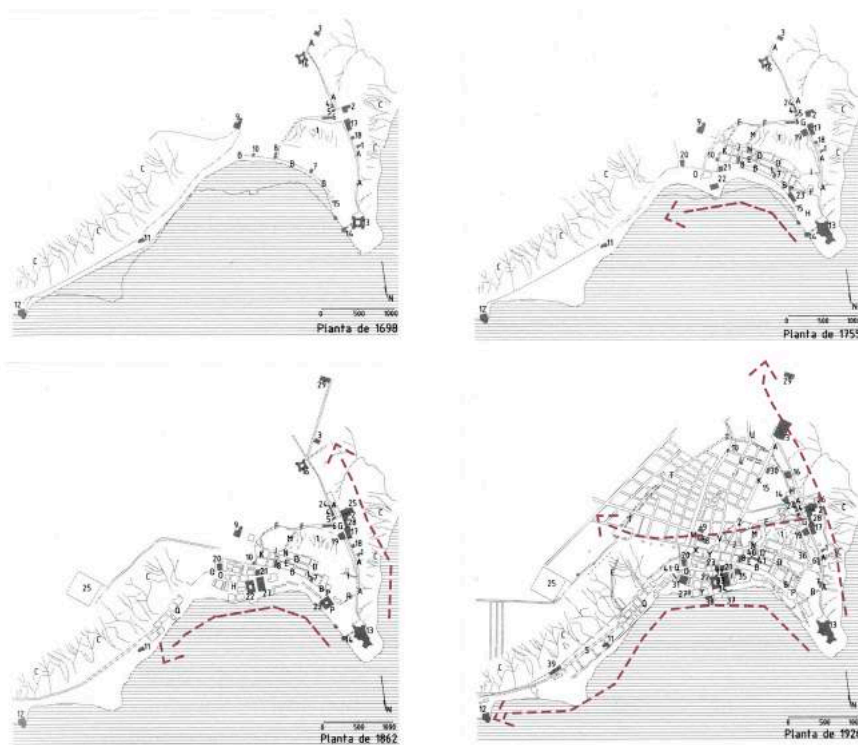


FIG. 22 - CRESCIMENTO DE LUANDA

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NO ESQUEMA DE CRESCIMENTO DE LUANDA IN: MARTINS, M. I. (2005, MAY). A EVOLUÇÃO DE LUANDA E O FENÓMENO DA GLOBALIZAÇÃO. CADERNOS DA FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA Nº 5:59.

A cidade baixa avança em direção à Praia do Bispo e ao Palácio do Bispo, desenvolvendo-se para sudoeste. No lado oposto a esta, encontra-se uma praia marcada pela Igreja do Corpo Santo, onde se estabeleceu a freguesia da Praia. Em pouco tempo dá-se o primeiro assentamento de comerciantes portugueses: o bairro dos coqueiros, dando origem a rua dos Mercadores – que como o nome indica estava profundamente ligada ao comércio – e a rua Direita. Nesta freguesia, encontrava-se a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, das Carmelitas Descalças, a Igreja de Nossa Senhora dos Remédios, a Igreja da Nazaré e ainda a ermida de Santa Madalena (Amaral, 1968). A cidade baixa estava intimamente ligada com o porto e as relações



FIG. 23 - PLANTA DE LUANDA DE 1649

FONTE:  
[HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:AMH-7320-KB\\_MAP\\_OF\\_LOANDA.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:AMH-7320-KB_MAP_OF_LOANDA.JPG)



comercias que este trazia. Assim, com a transferência do Porto – que deixava a Barra da Corimba - a cidade seguiu essa deslocação (Silva, 2000).

Na segunda metade do século XVII, o bairro do Rosário era o único que se localizava na parte alta, sendo os outros bairros na cidade baixa, bastante desordenados, nomeadamente o bairro do Carmo, o de Santa Efigénia ou Bungo, da Nazaré e dos Coqueiros (Silva, 2000).

Em 1700, um aluvião destrói parte da cidade ao que se segue uma tentativa de melhorar as condições urbanas de Luanda: com iniciativas como a de calcetar as ruas, apesar desta tentativa pouco ou nada se fez (Silva, 2000).



FIG. 24 - PLANTA DE 1755 DESENHADA POR GUILHERME JOAQUIM PAES DE MENEZES

FONTE: AMARAL, I. DO. (1961). DESCRIÇÃO DA LUANDA OITOCENTISTA VISTA ATRAVÉS DE UMA PLANTA DO ANO DE 1755 (JUNTA DE M).

Isabel Silva afirma que em Luanda as plantas centralizadas, têm origem militar entre 1650 e 1700 (Silva, 2000, p. 181). Na planta de 1755, desenhada por Guilherme Joaquim Paes de Menezes, é visível o desenvolvimento radioconcêntrico, que acompanha a topografia do lugar, nomeadamente as barrocas do planalto, com a Fortaleza de S. Miguel funcionando como eixo. Sendo um desenvolvendo-se em direção a oeste - à Praia do Bispo (onde a cidade baixa numa primeira fase se instalou) e outro progredindo em direção a norte – à Boavista (Amaral, 1968).



Em meados do século XVII o traçado essencial do núcleo histórico de Luanda encontrava-se fechado, estando erguidos os edifícios mais imponentes dessa época (Freudenthal et al., 2006).

#### 4.6. REFORMAS POMBALINAS

As reformas pombalinas na cidade de Luanda foram iniciadas pelo governador D. António Álvares da Cunha (1753-1758), mas só em 1764, se dá realmente uma segunda reestruturação urbanística estruturada pelo governador D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, que irá imprimir à cidade influência pombalinas. Nessa altura ainda era mais evidente a dialética de cidade alta e a cidade baixa, a *“primeira, progredia entre a Fortaleza de S. Miguel e os terrenos onde se encontra o Hospital central; a segunda, entre o atual Largo do Infante D. Henrique e a Ermida da Nazaré”* (Pires, 1950, p. 9).

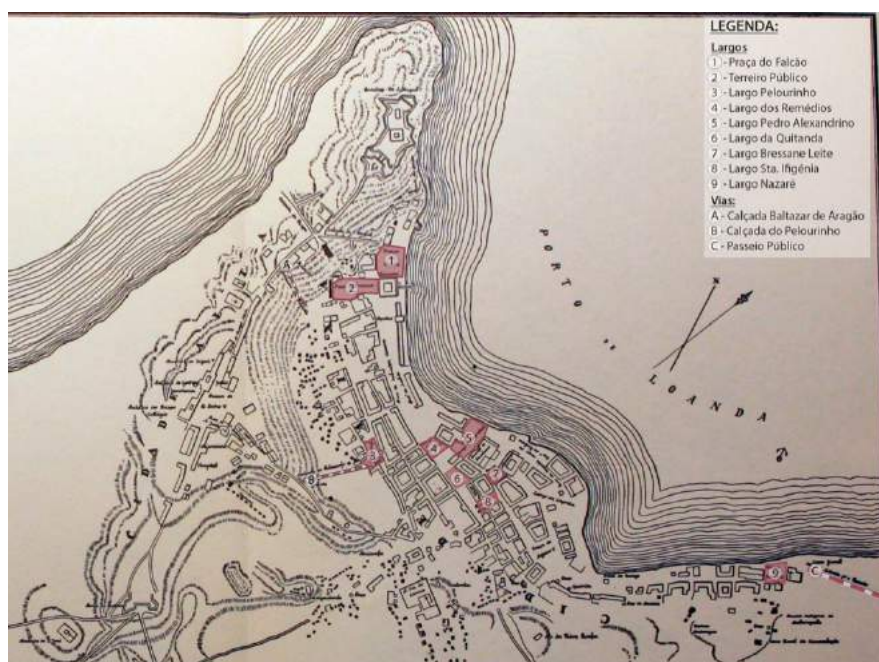


FIG. 25 - LARGOS E VIAS SÉC. XVIII

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NA PLANTA DE 1862 IN: AMARAL, I. DO. (1968).  
LUANDA: ESTUDO DE GEOGRAFIA URBANA

Esta reestruturação leva a construção de muitas ruas, em 1771 é aberta uma nova artéria - o Passeio Público – que se localizava entre a Nazaré e a fortaleza do Penedo, sendo redesenhada em 1774, que mais

tarde daria origem à Avenida Marginal. Destacam-se, ainda, duas artérias calçadas concluídas em 1779, nomeadamente a Baltazar de Aragão e do Pelourinho (intituladas com os respetivos nomes posteriormente) que viabilizaram a conexão entre as duas “cidades”. Luanda, nessa altura, possuía somente uma rua na cidade alta, que vinculava a fortaleza de S. Miguel e o Convento de S. José. Na cidade baixa foram construídas duas ruas: uma entre a base dos morros e o bairro do Bungo e outra que ligava a fortaleza de Nossa Senhora da Guia e a Nazaré, que ficaram concluídas em 1779 (Silva, 2000; Trindade, 2000).

A construção do Terreiro Público, em 1756, (posteriormente Largo de D. Henrique), da linha ferroviária, em 1770, e da Alfândega, em 1771, também fizeram parte da reforma urbanística que aproximava a cidade à configuração urbana “estilo português” (Pires, 1950; Trindade, 2000).

Estas reformulações não determinavam como as novas construções eram implantadas. Deste modo a malha urbana era intensificada desordenadamente. Alguns caminhos pedonais, que faziam a ligação entre a parte baixa e alta da cidade, iam ganhar maior importância – visível na malha urbana que chega aos nossos dias (Silva, 2000).



FIG. 26 - PRESPECTIVA DA CIDADE DE LUANDA DE 1816

FONTE: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). *ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. PRINTER PORTUGUESA

Em 1816, de acordo com uma gravura de Luanda, é possível destacar na cidade baixa as *“quitandas Grande e Pequena e na Mutamba, na praia do Peixe, no cais da Alfândega e no Largo do Terreiro. Distinguem-se claramente os três arruamentos estruturantes e paralelos no sentido norte-sul: rua da Praia, a Rua Direita e a Rua dos Mercadores. O Terreiro Público, edifício imponente de planta quadrangular construído entre 1765-69, dispunha de uma cisterna no pátio central (...)”* (Freudenthal et al., 2006, p. 30). Ainda na parte baixa localizavam-se todos os órgãos administrativos ligados ao comércio: o quartel do Esquadrão de Cavalaria (1753); o Trem Nacional (ampliado em 1749) junto à Alfândega (Freudenthal et al., 2006).

A malha urbana era marcada por uma rede de ruas e largos irregulares: do Pelourinho, do Terreiro, do Falcão, dos Remédios, da Quitanda, da Nazaré. Com a reestruturação da parte baixa o Largo de Sta. Ifigénia; de Bressane Leite; de Pedro Alexandrino foram inseridos na malha urbana (Freudenthal et al., 2006).

O Largo do Palácio do Governador albergava os três poderes mais significativos, funcionando como núcleo central na cidade alta. Nesta parte da cidade, a Fortaleza de S. Miguel, o Palácio do Governador, a Sé de N. Sr.<sup>a</sup> da Conceição, o Paço Episcopal, a Igreja de Jesus, o Hospício de Sto. António, o Senado da Câmara, O Tribunal e a Junta da Fazenda Real, eram os edifícios com maior importância. A cidade alta era organizada através de uma artéria que ligava o Largo do Palácio do Governador ao hospital da Misericórdia, passando pelo antigo convento de S. José. Ainda fora erguido nesta parte da cidade um Jardim Público, onde se tinha localizado o já demolido convento de Santo António. Este somatório de edifícios e estruturas - que demonstravam força política - fez com que moradores da cidade alta fossem autoridades civis, militares e eclesiásticas, funcionários da Secretaria Geral imprimindo um estatuto de poder aquela fração da cidade (Freudenthal et al., 2006).

Luanda não era autossuficiente em relação a bens alimentares, estes eram proveniente do Bengo e do Dande e eram trazidos, passando no Forte do

Penedo de onde era proveniente a água potável e progrediam por uma estrada que terminava no Largo da Nazaré. A Ilha de Luanda também tinha um papel essencial mantendo a cidade abastecida de bens alimentares, nomeadamente peixe (Freudenthal et al., 2006).

A Câmara Municipal de Luanda foi criada no ano 1834, com o objetivo de formalizar a administração municipal, que em boa verdade já estava vigente desde a fundação da cidade. A instalação do Pelourinho surgiu da vontade de reproduzir o modelo da cidade de Lisboa - a Metrópole – este “*símbolo de justiça e organização municipal*” (Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1950, p. 8). Este foi construído na “Quitanda Pequena ou Fôrca”, que se localizava entre a Caponta e o edifício da Junta de Exportação. Esse local ficou a ser conhecido por “Praça do Pelourinho” tal como a calçada que levava a população até lá (Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1950).

A parte alta e a parte baixa eram ligadas pela Calçada de Santo António (atual Domingos Tehakanga) que passava no convento dos Capuchos e continuava na calçada do Pelourinho. A calçada dos Enforcados ligava a parte alta com o bairro dos coqueiros (Silva, 2000).

#### 4.7. ABOLIÇÃO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS EM 1836

Com abolição do tráfico de escravos decretada pelo Marquês Sá da Bandeira em 1836, a cidade, que era fomentada por este tipo de comércio, toma um novo rumo.

Esta nova fase é caracterizada pela fixação de moradores e pelo desenvolvimento económico. Como consequência da abolição da escravatura, houve uma fixação da população europeia fazendo com que houvesse uma detonação dos limites tradicionais da cidade. A cidade europeia absorveu os musseques que se encontravam no centro, fazendo com que a periferia se desenvolvesse em direção à Boavista, primeiramente até ao Cabo Lombo, avançando pelo Bungo. É importante referir que os Musseques têm a sua génese logo no principio do cidade com os quintais onde se mantinham os escravos, posteriormente com os aglomerados de

cubatas por africanos libertados – bairro dos Coqueiros, Bungo, Ingombatas, Maianga, (...) (Silva, 2000).

O comércio de produtos tradicionais fez com que economia de Luanda fosse próspera uma vez mais. As mercadorias, nomeadamente marfim, café, urzela, cera, cobre e goma copal, eram enviadas para a Europa e América através do porto de Luanda, fazendo com que esta infraestrutura ganhasse grande importância (Trindade, 2000).

Os edifícios militares, civis e religiosos mais significativos, encontravam-se na cidade alta, estando “(...) *agregados à volta de uma vasta praça, largo ou terreiro (por certo local fundacional no século XVI) e alinhados ao longo da linha de cumeeira da encosta litorânea.*” (Freudenthal et al., 2006, p. 105) Esta linha de cumeeira corresponderia à rua Diogo Cão e era nesta artéria que se dispunha a Sé, a Casa da Câmara e a Cadeia, passando pela importante praça dos Governadores de forma pentagonal, onde se concentrava o Palácio dos Governadores, o Tribunal e Junta da Real Fazenda. Na continuação deste eixo encontrava-se a Imprensa Nacional, o primitivo Colégio dos Jesuítas, o Paço Episcopal, o Cemitério do Alto das Cruzes, a Igreja e o hospital da Misericórdia, a igreja de São João dos Europeus, a Igreja de Santo António do Capuchinhos Italianos. Na propriamente dita rua Diogo Cão, ainda se encontrava o Tribunal Militar, o Forte de Santo Amaro, o convento e a igreja de São José dos Padres Terceiros Franciscanos e o Novo Hospital D. Maria Pia (Freudenthal et al., 2006).

Assim, a cidade alta desenvolve-se ao longo da linha de cumeeira e expande-se num espaço contido de acordo com a morfologia do terreno. De facto, por albergar todas as funções ligadas ao poder faz com esta tenha “*carácter de acrópole política, eclesiástica e administrativas.*” (Freudenthal et al., 2006, p. 34).

A parte baixa da cidade estava estruturada, em 1755, através de três vias estruturantes, genericamente paralelas entre elas: a rua Direita, a rua dos mercadores e a rua da Praia (mais tarde denominada de Salvador

Correia). *“A rua Direita (aqui de Pedro Torres) é um eixo fundamental da cidade portuguesa, de origem medievo-renascentista, que organiza a sequencia de largos e funções principais da Baixa.”* (Freudenthal et al., 2006, p. 107).

A calçada do Pelourinho e a calçada de Santo António serão os eixos utilizadas para articular a parte alta e a parte baixa. Posteriormente a sua continuação irá conectar com o largo de Mutamba, estando ligado com o bairro do Carmo. Deste modo estas vias atravessam, através do seu prolongamento, toda a cidade (Freudenthal et al., 2006).

Luanda estava dotada de cinco praças, de forma irregular: do Palácio, do Pelourinho, de Terreiro, dos Remédios e da Nazaré - situada a nascente que se articulava com a fortaleza de S. Francisco do Penedo (construída no início do séc. XVII e concluída em 1795). Sem esquecer o Terreiro Público, de forma quadrangular, construído entre 1764-72 e possuindo uma cisterna e um cais. Outros largos, construídos até meados de oitocentos, que tiveram importância no desenvolvimento da urbe foram: *“(…)o largo ou Quitanda do Bungo (ou Praça de D. Afonso V. ( em 1862), abrindo para o desenvolvimento da urbe para nascente, através da rua Direita do Bungo, até cerca da ermida de N.ª Sr.ª da Nazaré, de 1664; o largo da Caponte, central em relação a toda esta área nova da Baixa; e do seu lado oriental, o largo dos Remédios (frente à igreja homónima, de 1651, que fará de nova Sé depois da ruína do velho templo da Alta), o do Esquadrão (ao Quartel da Cavalaria, de 1753) e a Praça Duque de Saldanha (à Alfandega, munida com um sólido cais e tendo junto o edifício do Trem/Arsenal, edificado cerca de 1750).”*(Freudenthal et al., 2006, p. 107).

De facto, na segunda metade do século XIX, Luanda era uma cidade de pequenas dimensões. Não havia grande fixação de colonos por ser considerada apenas um ponto de passagem. O melhoramento da cidade era urgente, de modo a promover o assentamento de nova população. Para isso foram implantados muitos edifícios públicos e privados, embora muitas vezes segundo arbítrios individuais, destacando-se o mercado da Kaponta em 1874, o Hospital D. Maria Pia, em 1883 (Silva, 2000; Trindade, 2000).

A reestruturação da cidade aconteceu após a Conferência de Berlim (1884/1885), mas sem obedecer a um plano urbanístico, o que levou à abertura de novas vias regulares. Essa organização aparente não durou muito tempo, pois as pobres construções iam degradando a estrutura urbana, como aconteceu no bairro no Alto do Carmo, nomeadamente na Ingombotas, que se localizava na encosta do morro, onde as construções duvidosas, entre os edifícios europeus, trouxeram insalubridade, obrigando à demolição das cubatas e à expulsão dos seus moradores (Silva, 2000).



FIG. 27 - VISTA DE LUANDA 1854

FONTE: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). *ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. PRINTER PORTUGUESA

No primeiro foral em Maio de 1884 são descritos os novos limites da urbe “(...) no continente uma linha paralela à praia mar e distanciada 20m desde o morro da Samba até à fortaleza do Penedo, seguindo em linha recta até ao cunhal NE do muro de vedação do cemitério público, daí em linha recta até ao ponto médio do eixo longitudinal do pontão da estrada de Calumbo e daí em linha recta até encontrara a linha limite por oeste no morro da Samba. Na Ilha de Luanda: todo o terreno compreendido dentro



*da linha paralela à da praia e a 20m de distância para o lado de terra.”*  
(Silva, 2000, p. 234).

Ainda, no século XIX, o Pelourinho torna-se um símbolo que contraria os ideais de liberdade em voga e passa a ser considerado um *“monumento de vergonhosas tradições”* (Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1950, p. 9) e por essa razão acaba por ser demolido, em 1884 (Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1950).

O Caminho de Ferro de Ambaca começa a ser construído em 1886 - passando no Vale da Boavista e na ponta “Mãe Izabel” - ficando terminada em 1888, mas sem muitas condições para a linha atravessa a cidade (Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1950).

A fisionomia da cidade baixa vai alterando-se com os desabamentos de terras, nas estações chuvosas, fazendo com que a terra avance em relação ao mar. A instabilidade das barrocas provocava muitos desmoronamentos de cubatas e estragos nas ruas e edifícios da baixa. Para combater esses problemas foram construídos muros de contenção e calçadas as ruas (Freudenthal et al., 2006).

Inicia-se os aterros na faixa litoral, o que provoca uma nova ocupação nessa área. Assim são construídos novos edifícios ao longo da rua da Praia/Salvador Correia. Devido ao aumento da edificação ribeirinha, regista-se à volta da Alfândega, do Quartel de Cavalaria e da Rua da Capote a consolidação de largos e praças (Freudenthal et al., 2006).

A cidade de Luanda, em 1872, é descrita no relatório do Banco Nacional Ultramarino como “PARIS DE ÁFRICA”, quando comparada com as outras cidades do continente africano. Luanda foi considerada por muito tempo a cidade mais europeia da África Ocidental, mas mantendo sempre um forte caráter português, devido à sua posição atlântica, com edifícios ilustres pontuando os pontos elevados (Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1950).



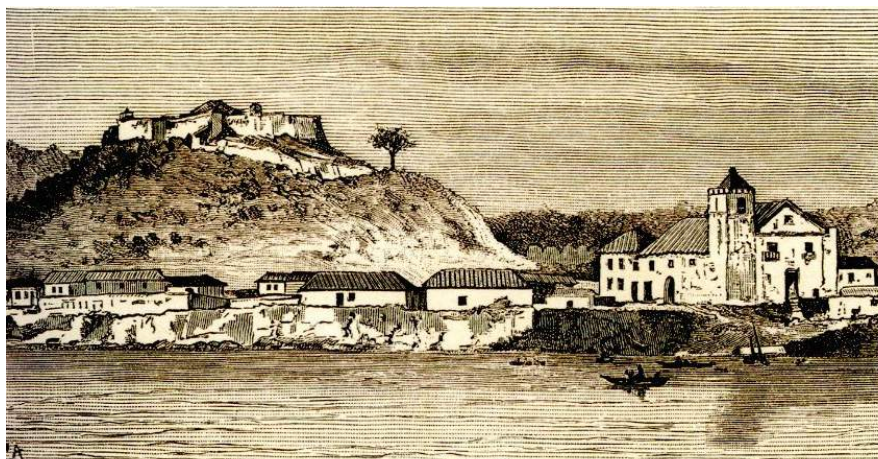


FIG. 28 - VISTA DE LUANDA SÉC. XIX

FONTE: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). *ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. PRINTER PORTUGUESA

Em 1889, começam as obras de abastecimento de água a Luanda. Na inauguração destas obras o capitão de engenheiros, Pedro Folque, descreve Luanda como uma cidade que tem as condições naturais ideais – promontório, mar, orientação – sendo os musseques a razão da falta de beleza e descreve ainda a futura Luanda sem musseques, fresca, com muita água, e atrativa para estrangeiros, fazendo com que houvesse muita riqueza. Também como produto desta iniciativa, houve a plantação de inúmeras árvores, a limpeza do espaço público, a abertura de um matadouro, um cemitério, etc; (Manuel da Costa Lobo Cardoso, 1950; Silva, 2000).

Na transição do século XIX para o século XX a urbe teria as Portas do mar, o cais de cabotagem reestruturado; pontes e cais ampliados; novas fábricas; de modo a apoiar o comércio, fazendo que este fosse mais diversificado (Freudenthal et al., 2006, p. 34).

Na análise da cidade do fim do século XIX, feita por Ilídio do Amaral, a cidade ainda se encontrava dentro dos limites definidos no fim do século XVII, sendo a ermida da Nazaré, o convento do Carmo, o convento de S. José e a Fortaleza de S. Miguel os pontos que a marcavam. A Praça Pedro Alexandrino, contendo as Portas do Mar, funcionava como a praça de desembarque, mantendo uma identidade portuguesa; o Passeio Público, a Rua Direita, eram outros exemplos da presença portuguesa. A cidade deu

continuidade de forma orgânica à malha do modelo urbano anterior, mantendo o mesmo tecido urbano (Amaral, 1968; Silva, 2000).

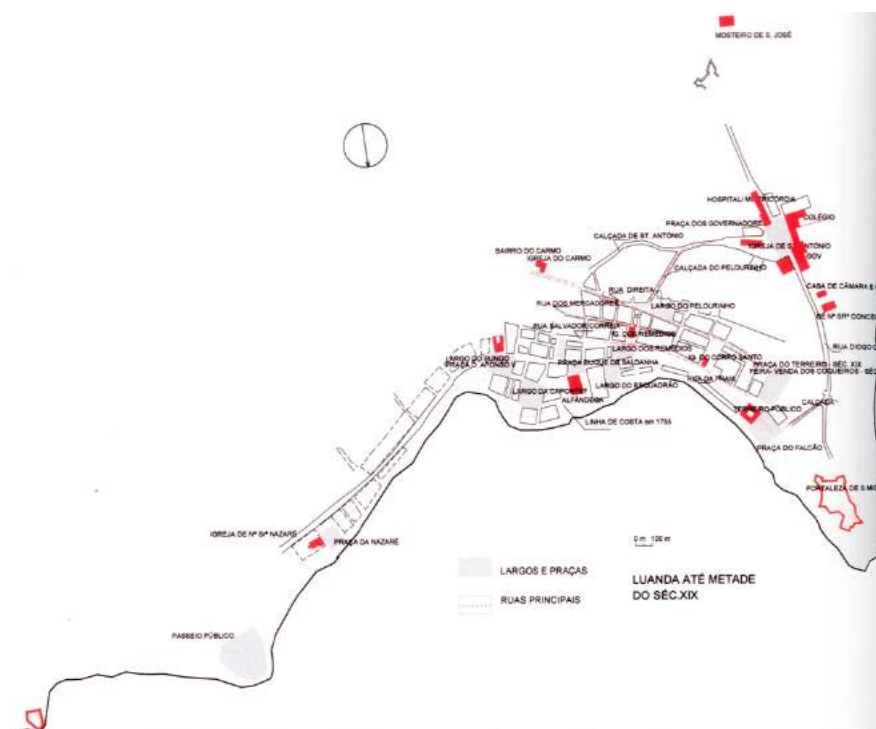


FIG. 29 - EVOLUÇÃO DE LUANDA SÉC. XIX

FONTE: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). *ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. PRINTER PORTUGUESA

Em síntese, na segunda metade do século XIX, a cidade possuía três fortalezas na linha de costa: a fortaleza de São Miguel; São Pedro da Barra e São Francisco do Penedo; pontuando a parte alta da cidade e traduzindo-se a nível paisagístico com uma expressão muito forte. Na parte baixa, com os novos aterros, a modernização do porto e a introdução da ferrovia foi notória uma maior consolidação urbana (Freudenthal et al., 2006).

#### 4.8. SÉCULO XX

Com o novo foral de 1909 e o seu alargamento, em 1930, os limites da urbe foram ultrapassados. É de salientar, nesse período, a construção da ponte Diogo Cão, que vinha promover ligação com cidade baixa, iniciada em 1912 e terminada em 1926. Após a conclusão desta obra construiu-se o primeiro bairro operário, “na área do cemitério do Alto das Cruzes para onde foi transferida a população de Ingobotas, seguindo *do segundo em*

*1940 e de um terceiro para funcionários públicos portugueses, chamado o Bairro do Cruzeiro” (Silva, 2000, p. 235).*

O aterro da baía foi outra obra importante, que se realizou no princípio dos anos vinte, que iria possibilitar a construção da avenida Paulo Dias de Novais – ligando as portas do mar à “Ponta da Mãe Izabel”. Esta articulação com a nova área Portuária, na cidade baixa, nomeadamente através do largo Diogo Cão, e da avenida marginal – substituiu o Passeio Público – e fez parte da renovação da Baixa tradicional, que alterou a linha de costa, mantendo porém a sua forma genérica (Fernandes et al., 2010).

Nas plantas correspondentes a 1920 (Anuário Comercial, III vol.) e a 1926 (Empresa de Publicidade “Angola” Lda, apud Amaral, 1968) são assinaladas as novas funções na cidade alta, onde se destacam os edifícios do Cabo Submarino, o do Tribunal da Relação, a Torre do Observatório, a Procuradoria da República, o Tribunal militar, o asilo D. Pedro V, e o Quartel General. Também nelas é visível um traçado retilíneo planeado no limite oriental da urbe, absorvendo a antiga circunvalação e novas avenidas (a nascente da avenida Governador Álvaro Ferreira, e da rua Neves Ferreira) que articulavam a parte alta e baixa da cidade. Os bairros de Quinaxixe, do Maculusso e da Maianga, estavam incorporados nesse crescimento. Também foi criada uma saída em direção à Samba, a sul do Hospital Maria Pia. É importante salientar que esta expansão se dirigia para nascente no núcleo urbano, já pensando no crescimento futuro. A norte a malha, em retícula, estava delimitada pela calçada Gregório Ferreira e a nascente pela avenida Brito Godins (Freudenthal et al., 2006).

Em simultâneo surge a primeira ligação mecânica entre a cidade baixa e a cidade alta, que é formada pela via ferroviária, subindo na vertente mais suave do bairro das Ingombotas. Os outros acessos eram feitos por calçadas que se adaptavam às vertentes abruptas da urbe. Desse modo, estes arruamentos íngremes integravam o traçado imposto pela topografia dos morros (Freudenthal et al., 2006; Trindade, 2000).



FIG. 30 - RUA SALVADOR CORREIA (1906)

FONTE: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). *ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. PRINTER PORTUGUESA

Nesta época é dada mais importância aos espaços públicos de convívio: *“Os largos mais centrais da cidade, como o da antiga Rua da Praia/Salvador Correia/Portugália/D. Fernando (com esplanadas), da Mutamba/Alexandre Herculano (com a Câmara) e o de Pedro Alexandrino (com estatuária), concentravam muita vida social de Luanda, que passava pela vivência dos espaços públicos, ajardinados ou calcetados, e do equipamento já disponível (os coretos e a música das bandas, apoios para as festas públicas, etc.).”* (Freudenthal et al., 2006, p. 123). Existia um eixo de espaços públicos – largos, ruas e jardins – que iam desde a Praça da República ao velódromo, onde se destacava o Passeio Público. Os utilizadores destes espaços, sobretudo membros da classe alta, concentravam-se à volta do bairro do Carmo (Freudenthal et al., 2006).

A linha de comboio atravessava toda a cidade: com uma estação na cidade alta, este passava na Mutamba, no Carmo e tinha outra estação entre a Nazaré e o forte do Penedo (Freudenthal et al., 2006, p. 117).

A antiga Rua Direita – denominada por rua Avelino Das e rua D. Miguel de Mello – findava no Largo da Mutamba/ Alexandre Herculano (antigo núcleo do Carmo). Foi para esse largo que foi transferida a câmara, fazendo com que os bairros dos Ferreiras (na baixa), das Ingombotas e da

Maianga (sobe as vertentes mais suaves do arco das barrocas) e do Maculusso (no planalto) surjam sucessivamente, de oeste para este (Amaral, 1968, p. 30). “(...)a cidade de Luanda surge nesta fase de início de Novecentos com uma estrutura “triangular”, em planta, sendo os seus três lados a Alta, a Baixa e a nova área de expansão das Ingombotas.”(Freudenthal et al., 2006, p. 117).

#### 4.9. ESTADO NOVO (1933)

O Estado Novo “trouxe consigo uma ideia colonial africana, a do terceiro império – o Império Africano” (Fonte, 2012, p. 86).

Uma nova visão, nos anos 30, é transportada para Luanda vinda de Portugal, através dos planos gerais de urbanização. Com esta nova conceção surgiram novos bairros em Luanda, com soluções urbanísticas modernas e funcionais, onde a expressão da arquitetura se tornou mais plástica – com fachadas racionalizadas dominadas pelo uso de brises-soleil, etc. (Silva, 2000). Esta grande metamorfose do panorama arquitetónico foi introduzida por Vasco Vieira da Costa, Fernão Simões de Carvalho, entre outros.

No início dos anos 40, com o fim da segunda Guerra mundial, o crescimento urbano é bastante notável, permanecendo o desenvolvimento radioconcêntrico, densificando-se na cidade baixa e estendendo-se desde o mar até a base dos morros, o que mostra a influência dos componentes do território (neste caso a linha de costa e morros) como elementos estruturados da malha urbana (Silva, 2000).

Na “Planta Roteiro da Cidade de Luanda” de 1939 e na “Planta do Porto e Cidade de Luanda com indicações das obras projectadas” publicada em 1940, está representado a malha urbana existente nos anos 30, mas também projeções para o futuro da cidade, estando na segunda simbolizado os novos cais, pontões e a via-férrea. Podendo, assim,



considerar-se um dos primeiros planos de crescimento da cidade (Fernandes et al., 2010).

Mas o primeiro plano de urbanização, propriamente dito, foi encomendado pela Câmara em 1942, a Étienne de Groër e David Moreira da Silva. Porém, o “Plano de Urbanização da Cidade de Luanda” – que



FIG. 31 - PLANO DE URBANIZAÇÃO DE ETIENNE DE GROER E DAVID MOREIRA DA SILVA

FONTE FERNANDES, J. M., FONTE, M. M., & JANEIRO, M. DE L. (2010). ANGOLA NO SÉCULO XX - CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS. LISBOA: PERES-SOCTIP INDÚSTRIAS GRÁFICAS

sugere a construção de cinco cidades satélites separados da cidade de Luanda por uma faixa rural de dois quilómetros – nunca viria a ser aprovado. (Fernandes et al., 2010; Silva, 2000).

Do ponto de vista urbano, a construção do porto “(...) implicou o aterro e retificação completa da margem da baía que terminava em frente de Praça de Pedro Alexandrino. As obras foram iniciadas em 1923 e todo o projecto ficou concluído em 1945.”(Silva, 2000, p. 252) A construção deste no extremo nascente da cidade - a aproximadamente a seis quilómetros

das antigas “Portas do mar” – desencadeou a construção de uma linha férrea própria. Esta linha prolongava-se por cerca de quatro quilómetros, contornando o morro de S. Miguel. Também foram contruídas/reformuladas varias estruturas de apoio portuário: um porto de cabotagem nas Portas do mar; o cais da Alfândega, etc (Silva, 2000).

O Gabinete de Urbanização Colonial é instituído em 1944. Este apresenta, em 1951, o “Plano de Urbanização de Luanda” descrito por J. Fernandes, M. Fonte e M. Janeiro: *“Numa análise do Plano de Urbanização e Planta de Luanda, referia-se a previsão de vastas áreas a ocupar em expansão radical para sul e nascente da cidade: o desenho incluía de facto as significativas designações de “aeroporto”, “indústrias”, “quartéis”, “rural”, “armazéns” (Silveira, s/d(1956), vol. II, est.317). Da mesma época, o Plano Hidrográfico do Porto de Luanda, executado pela Missão Hidrográfica de Angola em 1949 (idem, est.318), demonstra a inicial ocupação da ilha de Luanda, fronteira à baía da cidade.”*(Fernandes et al., 2010, p. 57).

Luanda teve uma evolução, de acordo com Ilídio do Amaral, “*demasiado lenta*” (Amaral, 1968, p. 25). Segundo o mesmo autor, até nos finais dos anos 40, a cidade estava contida num raio de aproximadamente de 1,5 km, sendo o perímetro urbano encerrado entre o Largo da Ramada Curto, a Rua de Guilherme Capelo, a Avenida de Brito Godins, a Rua de Mouzinho de Albuquerque e a Nazaré, junto à praia (Amaral, 1968).

Nos anos 50, o rápido crescimento populacional e de infraestruturas nesta época desencadeia um problema de habitação, sem nenhuma região próxima que possa estabelecer relações diárias de interdependência, os musseques são a alternativa dada à população (Trindade, 2000).

O crescimento de Luanda, nessa altura, é realizado através de braços de urbanização europeia, que exercem força sobre os musseques, obrigando estes a recuar sobre o planalto. Deste modo, os novos bairros são caracterizados por uma malha ortogonal, mas sempre influenciados pelo traçado curvo da baía. De facto, numa planta turística de 1953 é

representado o crescimento em malha radial onde a retícula é irregular expandindo a partir do centro da cidade. Ainda nesta planta é notório *“abundante uso da tipologia de praças e alamedas arborizadas,*



*articuladas com arruamentos mais rectos, largos e espaçados (...)*” (Fernandes et al., 2010, p. 59).

FIG. 32 - MAPA TURISTICO (1953)

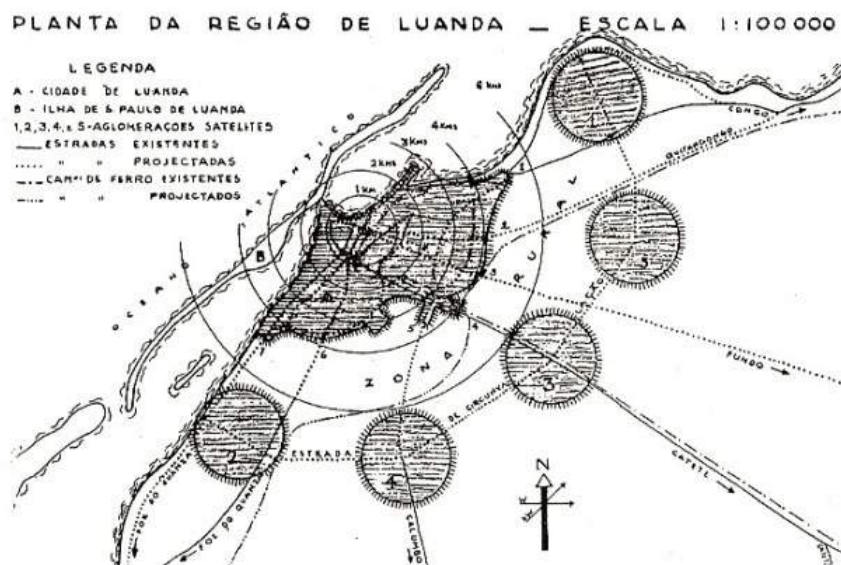
FONTE: [WWW.SANZALANGOLA.COM/GALERIA/V/ALBUNS-TEMPORARIOS/ALBUM17/LUANDA\\_1953.JPG.HTML](http://WWW.SANZALANGOLA.COM/GALERIA/V/ALBUNS-TEMPORARIOS/ALBUM17/LUANDA_1953.JPG.HTML)

A rua Serpa Pinto funciona como referência para as novas vias que são criadas paralelamente a esse eixo. Estas desenvolvem-se genericamente no sentido nordeste-sudoeste. E são elementos estruturantes da ocupação da cidade alta, articulando com novos bairros: A avenida de Brito Godins - define o bairro das Ingombotas; a rua Dr. Alves da Cunha – culmina no liceu Salvador Correia; a rua António Barroso – liga o bairro de Maianga com a Serpa Pinto; a rua Sá da Bandeira e Guilherme Capelo – servem o bairro do Maculusso; e a Estrada da Circunvalação / Avenida de D. João II - expandindo para nascente: desde as Barreiras até ao bairro do Catete (Fernandes et al., 2010).

Fernão Lopes Simões de Carvalho vai ser o responsável pelo plano diretor da cidade - desenvolvido no Gabinete de Urbanização de Luanda -



entre 1959 e 1966. Este plano espelha os princípios do movimento moderno - que Fernão de Carvalho tinha experienciado de perto no atelier de Le Corbusier. Na parte baixa da cidade é realizado um plano de arranjo urbanístico de pormenor - nomeadamente a área da Mutamba - onde a dinâmica de modernização assentava na construção de edifícios em altura, construção de torres de maneira a haver uma renovação arquitetónica



interligada com uma urbanística (Fernandes et al., 2010).

Em 1957, é elaborado um novo Plano de Urbanização, que nunca iria ser realizado, que pretendia “controlar o crescimento e distinguir as várias zonas da área urbana de acordo com as funções, que englobava o caminho de ferro, cais e armazéns, a cidade baixa, como zona de negócios e administração, a cidade alta como zona governativa por excelência, os bairros residenciais (Maianga, Vila Alice, Vila Clotilde, Miramar, Cruzeiro, Ingombotas)”. (Silva, 2000, p. 264).

Ainda houve um plano nos anos 60, promovido pelo Governo-Geral, desenvolvido por uma equipa francesa, que continuou a ser completado até 1975. (Fernandes et al., 2010).

Em 1971, é encomendado outro Plano Regulador, que teve o mesmo desfecho do que o anterior – nunca realizado – que pretendia criar

FIG. 33 - PLANTA DA REGIÃO DE LUANDA. ARQ. ÉTIENNE DE GRÖER

FONTE: FERNANDES, J. M., FONTE, M. M., & JANEIRO, M. DE L. (2010). *ANGOLA NO SÉCULO XX - CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. LISBOA: PERES-SOCTIP INDÚSTRIAS GRÁFICAS

novos polos urbanos complementares na periferia. Houve uma nova proposta em 1973 que foi aprovada e iniciada mas que foi interrompida com o processo de independência de Angola (Silva, 2000).

Nos anos 60 e 70, as encostas dos morros funcionavam como elemento delimitador da cidade alta e cidade baixa, estando a cidade dividida nestes dois quadrantes. Mas ainda havia outro tipo de divisão, nos últimos anos de ocupação portuguesa, era notório dois tipos de cidade distintos: a cidade planeada e os musseques. O crescimento da área urbanizada contrastava entre as novas avenidas e a desurbanização dos musseques, de facto, as novas avenidas penetravam nos musseques como tentáculos, compelindo estes a afastarem-se da cidade. A primeira de raiz europeia exercia pressão em relação aos musseques fazendo com que estes fossem se distanciando da baixa de Luanda. Os “musseques”, com uma organização caótico, são obrigados a recuar com o crescimento da cidade planeada (Amaral, 1968).

Luanda, desdobra-se em dois extensos arcos, um para norte e outro para sul, a partir do morro de S. Miguel. O primeiro estende-se até à Boavista, enquanto que o segundo absorve os bairros da Paria do Bispo e da Samba. A Avenida de Álvaro Ferreira, também denominada por Avenida do Hospital, surge como um eixo transversal à linha de costa, iniciando-se na Cidade Baixa e prosseguindo sobre o planalto (Amaral, 1968).

Surgem vias retas perpendiculares ao eixo da rua Serpa Pinto – sentido noroeste-sudeste- partindo do núcleo da Mutamba, também estes articulando-se a novos bairros: as ruas da Muxima / de Paiva Couceiro - até às Barreiras; avenida dos Combatentes da Grande Guerra – prolongamento eixo formado pela rua de Sousa Coutinho e a rua dos Camões, iniciando na praça dos Lusíadas; o eixo das ruas de Vasco da Gama / coronel Paiva de Andrade / do Brasil; o eixo da avenida General Carmona / rua de Fernão de Sousa / rua de Almeida Garrett; o eixo, de forma curva, da rua de Guilherme Capelo / Estrada de Catete (Fernandes et al., 2010).

Em síntese, no século XX, ocorreram três expansões urbanas:

- **Anos 20/30:** A primeira expansão desenvolve-se através de dois eixos estruturantes, tendo os dois início a norte, na zona ribeirinha - intersectando a Av. Paulo Dias de Novais - e desenvolvendo-se de sul para poente nomeadamente passando pelo Largo Afonso Henriques continuando pela Av. De Álvaro Ferreira atravessando o Largo do Dr. R. Curto/Hospital e continuando pela Rua do Samba. O segundo eixo - paralelo a este - sobrepõe-se a Rua de Pereira Forjaz passando pelo Largo da Mutamba/ Câmara, Fazenda e o atual MOP transpondo o Largo Serpa Pinto prolongando-se pela Rua de Serpa Pinto e atravessando o Largo da Maianga. De facto, a área desenvolvida nesse período é delimitada a nascente pelo eixo da Rua de Pereira Forjaz e Rua de Serpa Pinto, a norte pela Rua Ferreira de Almeida e a poente Rua Diogo Cão e Rua da Misericórdia.

- **Anos 40/50:** a segunda expansão passou o limite da rua do Senado da Câmara, desenvolveu-se a nascente, perpendicularmente ao eixo Rua de Pereira Forjaz/Rua de Serpa Pinto tendo como eixos estruturantes a Rua Luís de Camões e Av. Dos Combatentes da Grande Guerra iniciando-se no Largo da Mutamba/ Câmara, Fazenda e o atual MOP ligado à Praça dos Lusíadas/ Quinaxixe, sendo o segundo eixo paralelo ao primeiro, também tendo início no Largo Mutamba sobrepondo-se pela Rua Vasco da Gama, Rua Coronel Artur de Paiva e Rua do Brasil. Este desenvolvimento delimitado pelos próprios eixos a poente e a nascente tinha como limite a sul uma linha radiocêntrica correspondente à Rua Guilherme Capelo. Nesta expansão o Largo do Dr. Alves da Cunha/ Liceu Salvador Correia, Foram Largo da Sagrada Família intervenientes como agentes espaciais.

**Anos 60/70:** a ultima expansão alongou-se desde a rua Francisco Newton - a norte, no sentido poente-nascente - até à Estrada do Catete - a sul, no sentido nordeste-sudeste - detendo a linha férrea



FIG. 34 – EXPANSÃO URBANA NO SÉC. XX

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NA PLANTA SÍNTESE DE LUANDA IN: FERNANDES, J. M., FONTE, M. M., & JANEIRO, M. DE L. (2010). *ANGOLA NO SÉCULO XX - CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. LISBOA: PERES-SOCTIP INDÚSTRIAS GRÁFICAS

a oriente como novo limite. Os eixos fundamentais continuaram os mesmos das expansões anteriores, tendo como polo atrativo o cemitério das Cruzes a norte. A Circunvalação/ Escola Industrial também foi construída nesta altura, tal como a Rádio Nacional de Angola - que funcionava como ponto de saída a este da cidade - e ainda foi construído o Cine-esplanada Miramar, deste modo a área de expansão decorreu em todos os sentidos. Na zona sul-poente foram realizadas novas experiências de urbanismo – com a construção de novos bairros com carácter moderno. A área de Mutamba é alvo de renovação arquitetónica e urbana que promove a construção de edifícios em altura, construção de torres (Fernandes et al., 2010).

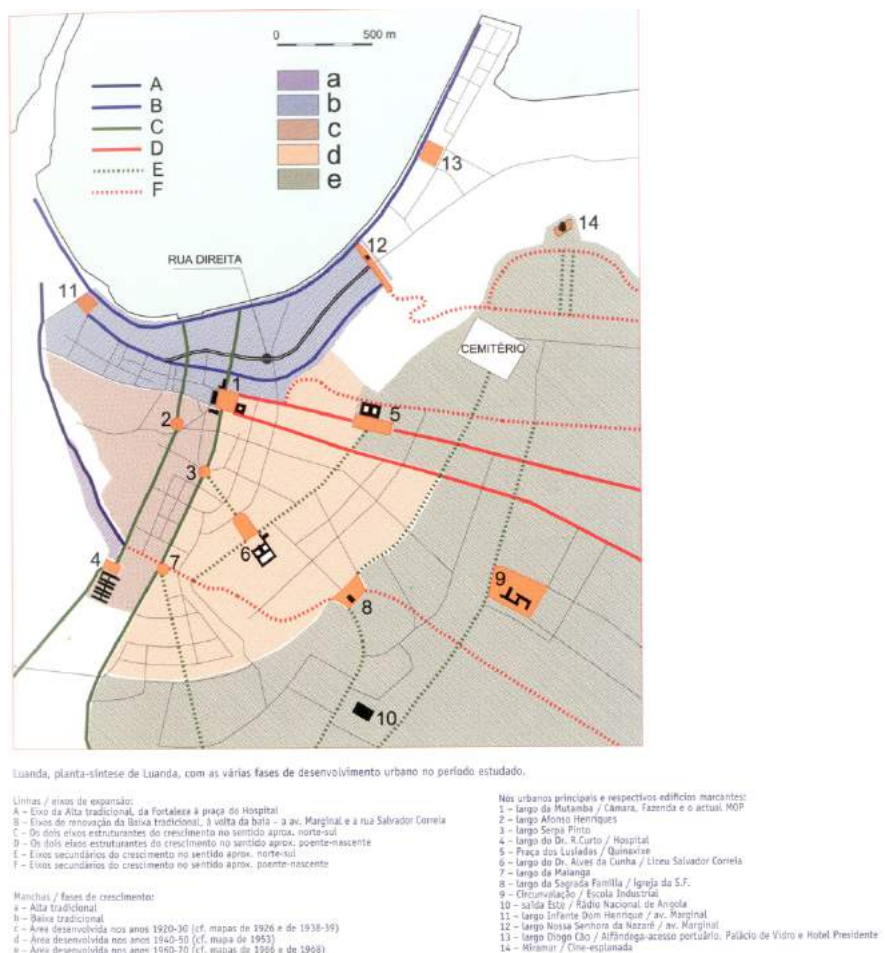


FIG. 35 - PLANTA SÍNTese DE LUANDA

FONTE: FERNANDES, J. M., FONTE, M. M., & JANEIRO, M. DE L. (2010). *ANGOLA NO SÉCULO XX - CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. LISBOA: PERES-SOCTIP INDÚSTRIAS GRÁFICAS

Averigua-se que foi nas décadas de 1930 a 1970 que a expansão urbana de Luanda adquiriu mais robustez. Esta expansão é feita num sistema de *“crescimento por camadas”* (Fernandes et al., 2010, p. 63), ocupando principalmente a parte alta, a nascente e a sul do núcleo urbano. Este crescimento acelerado da cidade, sobrepondo-se ao eclodir da Guerra Colonial em 1961, “financiado” pelas novas fontes económicas – petróleo e diamantes. É nesse período que o perfil da cidade se modifica, passando a albergar edifícios em altura, contrastando com a antiga escala da cidade. O processo de expansão continua seguindo o mesmo processo dos anos 60 e 70, do mesmo século (Fernandes et al., 2010).

Os elementos com mais força no processo de modernização da cidade foram: Avenida marginal e nova frente de edifícios em altura com expressão arquitetónica moderna; a modernização da cidade baixa com novas construções no estilo internacional da arquitetura moderna; e os novos bairros que surgem no crescimento radiocêntrica da urbe (Fernandes et al., 2010).

Com a independência, a realidade social muda e surge, em 1979, o Esquema Preliminar para o plano Diretor de Luanda (Silva, 2000).

#### 4.10. CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Luanda, desde a sua fundação, transmitiu a dialética do urbanismo português, através da sua implantação litoral numa baía resguardada, também pela sua topografia acentuada, visando o carácter defensivo e comercial.

A cidade adaptou-se harmoniosamente à topografia local, criando assim a cidade alta: onde se concentravam as funções governativas e defensivas – de poder; e a cidade baixa: com carácter comercial e portuário. Deste modo, Luanda foi implantada com a solução de acrópole, sendo a sua estrutura física moldada pelo lugar onde foi fundada.

Desenvolve-se de modo bastante irregular tendo as escarpas que circundavam a baía funcionado como elemento delimitador. O facto de

existir uma articulação, tão visível, com o território faz com que o traçado irregular, na vivência da cidade, transmita uma sensação de regularidade.

É claro que, sendo Luanda localizada estrategicamente entre o reino do Congo e de Angola, numa baía de fácil acesso, fez com que esta fosse um importante ponto para a expansão portuguesa no século XVI (tanto marítima, como terrestre, no interior do continente). Mas também se converteu num espaço de tráfico de escravos para América, iniciando-se assim a sua forte relação com o comércio, que continuou possante mesmo após a abolição do tráfico negreiro. Nomeadamente com a exportação de café nos anos 40 e de petróleo a partir da década de 60 do século XX.

A forte ligação comercial fez com que a parte baixa se desenvolvesse mais rápida e densamente, estruturando-se através da forma da linha de costa – nomeadamente de um eixo dinamizador paralelo a esta linha. Os quarteirões, no núcleo inicial, eram muito variados em relação à baía. Normalmente de forma retangular disponham-se longitudinalmente ou transversalmente em relação à linha de costa. Também o morro exercia força na estruturação da malha urbana: confinado pela base do morro desenvolvia-se uma faixa com habitação indigna e entre a faixa localizada ao longo da costa e esta, desenhava-se outra que albergava comércio e habitação. Esta parte da cidade era defendida por uma muralha que acompanhava a costa.

A cidade alta, como acrópole administrativa, cresceu em função de um eixo fundamental que coincidia com a linha de cumeada. Esta parte da cidade era pontuada por uma grande praça que renúcia os edifícios administrativos principais e o complexo dos Jesuítas. Este centro estava ligado a outro polo, a norte, marcado pela fortaleza de São Miguel. Os aglomerados de habitações anexadas à fortaleza adaptavam-se à topografia, formando quarteirões de formas muito variadas e irregulares. O facto de os edifícios ilustres se localizarem em zonas elevadas de maneira a ser mais fácil a sua defesa, também faz com que estes sejam mais valorizados, pontuando a paisagem e facilitando a perceção da cidade como um todo.

Numa fase inicial, Luanda estabelece-se nas áreas mais planas do território – na cidade baixa e na cidade alta – sendo a ocupação da encosta posterior, ao longo das ligações entre a parte alta e a parte baixa. O traçado de carácter vernáculo está intimamente relacionado com o território onde se insere, possibilitando uma maior diversidade de morfologias e perspetivas da cidade.

O traçado regular foi introduzido com as reestruturações pombalinas, onde foram introduzidas no tecido urbano o passeio público e as duas ligações com a cidade alta. Outro início de regularização da malha foi a construção do Terreiro Público de forma retangular, em 1756. De facto, Luanda, nessa altura, possuía uma rede de largos com diferentes funções, mantendo o carácter português, sendo o Largo do Palácio o que reúne os poderes administrativos, localizado na parte alta. A partir do século XVII houve uma mudança da forma de crescimento da cidade: deixa de se desenvolver em direção aos edifícios imponentes – conventos – localizados em locais elevados, passando a praça central a ser o elemento gerador do crescimento; deste modo, seguindo modelos repetitivos, em áreas mais planas. De facto, este tipo de crescimento é mais notório por volta de 1940/50 onde o Largo Mutamba tem um papel fundamental, partindo dele os eixos de crescimento da cidade.

No século XX, o crescimento da cidade faz-se por camadas, num modelo radioconcêntrico, tendo como centro o Largo de Mutamba. Este modelo acompanha sempre a linha de cumeada e a forma da baía. Também neste século a baía estende-se em relação ao mar, mas mantendo-se formalmente semelhante, albergando a nova avenida Marginal – estrutura de grande impacto no processo de urbanização da cidade.

A cidade, desde a abolição da escravatura, debate-se com duas estruturas urbanas: uma sendo a europeia e outra africana (musseques). Onde a primeira exerce força sobre a segunda através de novas avenidas que funcionavam como tenáculos obrigando os musseques a recuar. Essa realidade ainda continua nos dias de hoje, onde as novas construções

exercem o mesmo tipo de poder, sem oferecer qualquer alternativa sustentável.



## 5. O PROJECTO NA ENCOSTA DE MIRAMAR

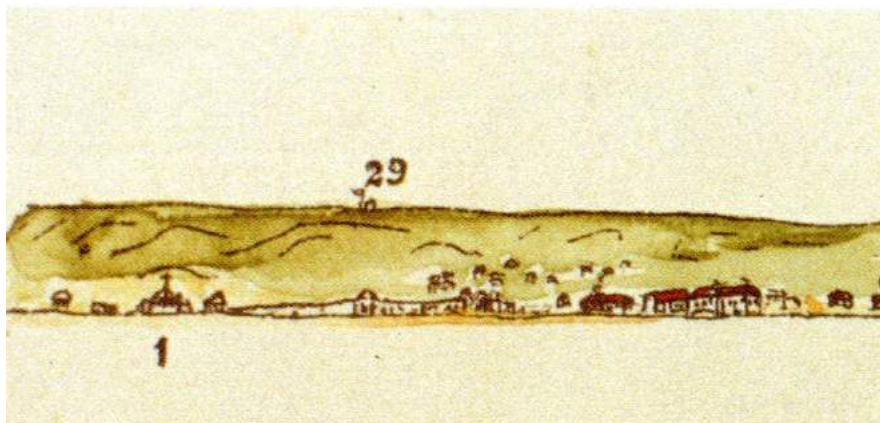


FIG. 36 - ENCOSTA DE MIRAMAR - PORMENOR DO ALÇADO DE LUANDA INÍCIO DO SÉC. XIX

FONTE: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). *ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS*. PRINTER PORTUGUESA

### 5.1. OS PRESSUPOSTOS CONCEPTUAIS DA INTERVENÇÃO

*“Qualquer arquitecto terá de saber que não trabalha sobre tábua rasa, mas sobre um território que já existe. Isso é tão válido para o edifício que substitui num lote a construção degradada, para a modificação de uma construção, como para os novos bairros ou novos edifícios. Há que procurar os elementos estimulantes e geradores do partido arquitectónico, e também os elementos que deverão ser mantidos.”*(Lamas, 1993, p. 116)

A morfologia do território de intervenção fundamenta o tema desta dissertação “a articulação entre a cidade alta e a cidade baixa”. Com suporte na história urbana e social das cidades de origem portuguesa e da compreensão do território estabeleceu-se os principais pressupostos de intervenção:

- Quebrar a rutura urbana originada pela encosta e pela linha de caminho-de-ferro, (r)estruturando o vazio urbano entre estes dois elementos – situado na zona baixa – que foi apropriado por habitação informal.
- Criar um sistema urbano sustentável para suportar nova habitação social de forma a realojar a população do musseque, e a estação de caminho-de-ferro existente.

- Gerar uma lógica de espaços públicos e equipamentos sociais de apoio à população e a criação de novos usos de modo a conceber uma nova dinâmica urbana.

- Reabilitação e conservação da estação de caminho-de-ferro, edificado singular, salvaguardando a identidade e a memória do lugar, mas acrescentando novos usos de maneira a criar uma nova centralidade.

- Imprimir à encosta uma componente natural, de lazer e cultura para que funcione como elemento de transição, introduzindo um elemento mecânico de ligação entre a zona baixa e a zona alta.

- Ainda que a encosta suporte uma estrutura agrícola que sustente a habitação social.



FIG. 37 - ÁREA DE INTERVENÇÃO



FIG. 38 - VISTA DA ENCOSTA DE MIRAMAR

FONTE: [HTTP://WWW.PANORAMIO.COM/PHOTO/71438335](http://www.panoramio.com/photo/71438335)

## 5.2. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

### 5.2.1. ENQUADRAMENTO GERAL DA INTERVENÇÃO

A área de intervenção localiza-se na cidade de Luanda, junto ao atual porto, entre o bairro de Miramar e a Estação ferroviária denominada por Bungo. Trata-se de um vazio urbano originado devido à presença do caminho-de-ferro e a Encosta de Miramar que funcionam como elementos de rutura urbana. A Encosta das Barrocas, também assim denominada por José Manuel Fernandes (2010), é igualmente objeto de intervenção, já que se pretende que esta deixe de ser elemento de rutura e passe a ser elemento de ligação entre a zona baixa e zona alta.

### 5.2.2. DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

Como já foi abordado anteriormente, Luanda cresceu numa dialética de “cidade baixa” e “cidade alta”. Desenvolvendo-se em primeiro lugar a “cidade baixa”, por causa das atividades ligadas com o comércio marítimo. No caso da zona de intervenção acontece o mesmo. A primeira construção de referência nesta área acontece em 1664, com a construção da ermida de Nossa Senhora da Nazaré. O desenvolvimento nascente da

cidade seguiu a linha de costa através da Rua Direita do Bungo (aberta em meados do séc. XIX) até esta ermida, que deu origem a praça com o mesmo nome, que se articulava com a fortaleza de S. Francisco do Penedo, construída no início do séc. XVII e concluída em 1795. Na verdade, a ermida de Nossa Senhora da Nazaré assinalou o limite de Luanda desde o fim do século XVII até ao fim do século XIX.

Com as reformas pombalinas na cidade de Luanda é construída o Passeio Público, em 1774, localizando-se na Ponta da Isabel - entre a Nazaré e a Fortaleza do Penedo - sendo redesenhada em 1774, este traçado daria origem à Avenida Marginal no futuro.

Uma das razões para este desenvolvimento a nascente era o facto de a água potável ser proveniente da fortaleza do Penedo, sendo essencial a comunicação entre esta localização e o núcleo central.

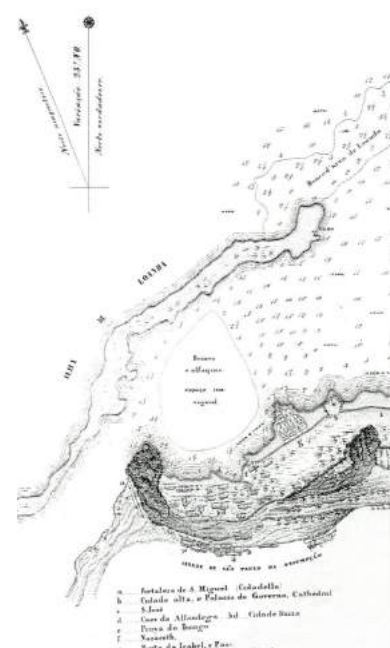


FIG. 39 - PLANTA SEGUNDA METADE NO SÉC. XVIII

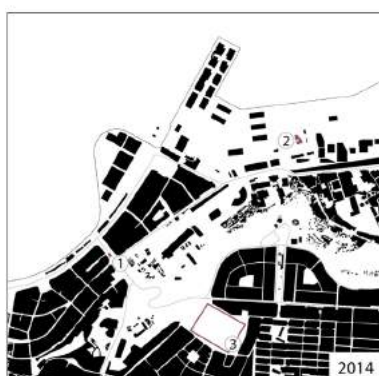
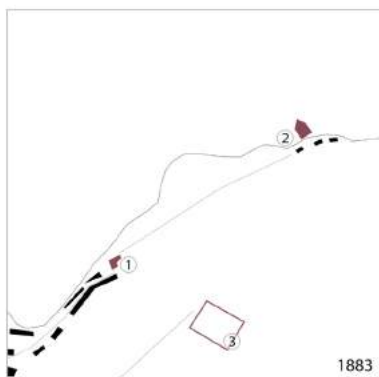
FORNE: FONTE: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS. PRINTER PORTUGUESA



FIG. 40 - DESENVOLVIMENTO A NASCENTE

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NA PLANTA DE 1852  
IN: [HTTP://WWW.IGOE.PT/CARTOTECA/BIBLIOPAC/IMAGES/AHE-GAVANG-25.JPG](http://www.igoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/AHE-GAVANG-25.JPG)

Na planta de 1862, é visível a construção de edifícios ao longo da rua direita do Bungo, perto da igreja da Nazaré e a construção do Cemitério do Alto das Cruzes, que é construído em meados do séc. XIX na parte alta, fazendo com que a urbe se desenvolvesse a nascente na cota alta.



#### LEGENDA:

##### Edifícios

- 1 - Igreja N. Sra. da Nazaré
- 2 - Fortaleza do Penedo
- 3 - Cemitério Alto das Cruzes

Na planta de 1926, os quarteirões em redor da rua Direita do Bungo ficam mais consolidados, tendo com edifício marcante a estação de caminho-de-ferro do Bungo construída em 1926. Também são notórios os primeiros traçados do bairro operário, hoje denominado por Bairro Miramar, com uma nova ligação, entre a zona baixa e alta, através da Rua

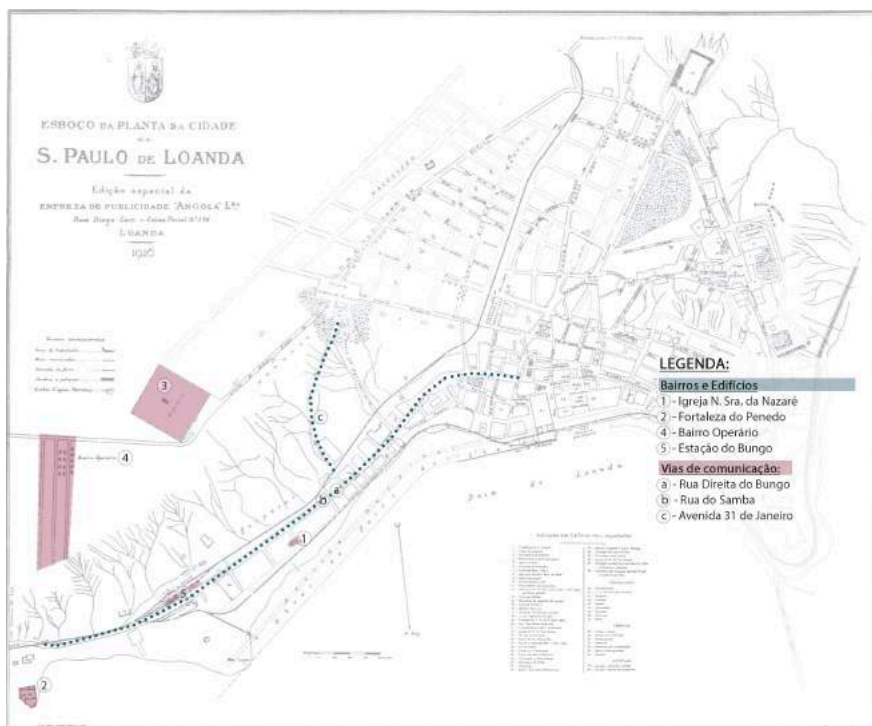


FIG. 41 - EVOLUÇÃO COM BASE NA PLANTA 1926

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NA PLANTA DE 1926 IN: FREUDENTHAL, A., FERNANDES, J. M., & JANEIRO, M. DE L. (2006). ANGOLA NO SÉCULO XIX: CIDADES, TERRITÓRIO E ARQUITECTURAS. PRINTER PORTUGUESA

do Samba.

Na planta de 1959, o Porto de Luanda já se encontra construído, tal como a Alfandega e o cais de passageiros. A construção do Porto de Luanda e os aterros necessários para a sua construção e a introdução da ferrovia própria para o porto, na segunda metade do século XIX, foram essenciais para a consolidação urbana desta área. Atualmente, é no porto que se localiza a Praça 17 de Setembro, albergando edifícios de grande importância, tal como a Capitania do Porto de Luanda, o Ministério do Comércio e o Hotel President.

FIG. 42 - EVOLUÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

Ainda na planta de 1959, o bairro de miramar já esta consolidado e o Cine-Miramar já está construído na zona alta. É necessário destacar este cinema-esplanada ao ar livre, construído em 1964, projetado por João e Luís Garcia de Castilho, é uma das obras do moderno tropical mais marcantes *“dotado com amplas palas em consola, com uso do betão armado e da madeira, sendo o recinto construído com diversos materiais —*



FIG. 43 - EVOLUÇÃO COM BASE NA PLANTA DE 1959

FONTE: ESQUEMA REALIZADO PELA AUTORA COM BASE NA PLANTA DE 1959 IN: [HTTP://WWW.IGOE.PT/CARTOTECA/BIBLIOPAC/IMAGES/AHV32-PLU-3.JPG](http://www.igoe.pt/cartoteca/bibliopac/images/AHV32-PLU-3.JPG)

*pedra aparente, azulejo, etc. Um écran em alvenaria, qual monumento ao cinema, surge envolvido pela paisagem marítima.”* (Fernandes et al., 2010, p. 121)

Após esta análise, verificou-se que o morro de São Miguel e a colina de Miramar eram, desde a fundação de Luanda, o que definiam a “cidade alta” da urbe, determinando a estrutura urbana atual da cidade. Mas, como é claro, a colina de Miramar adquire um papel secundário, já que se desenvolve mais tarde na história da cidade. Mesmo assim, existe a indicação desta encosta, na maior parte das plantas antigas, demonstrando a importância que esta tinha, e como a topografia da cidade, no geral, era fundamental para a dialética de “cidade alta” e “cidade baixa” que Luanda adquire.



Quando é ocupado pela primeira vez, o bairro de Miramar pretende alojar operários, não se relacionando com o estatuto de poder dado, desde a origem de Luanda, à “cidade alta”. Mas esse estatuto foi reconstituído quando o bairro passa a albergar embaixadas e moradias de luxo, como hoje é possível verificar.

Atualmente, na encosta de Miramar encontra-se um parque denominado por Susana Ferraz (2005), como Parque de Miramar, apenas acessível pelo bairro de Miramar, que alberga pessoas com um nível social mais alto, comparando com as pessoas do musseque no início da encosta, implicando conflitos sociais.

A sua construção data da segunda metade do século XX, sendo dotado de vários percursos ideais para a prática de desportos, como o atletismo, mas atualmente está em muito mau estado de conservação (Ferraz, 2005).

Por último, é de salientar a articulação do bairro de Miramar ao território, o próprio traçado do bairro adapta-se a forma da encosta, que vai mudando de forma ao longo das diferentes intervenções históricas. Também a musseque na cota baixa adapta-se ao sopé da encosta, sem a ocupar devido à falta de meios para assegurar condições de segurança.

### 5.2.3. O CONCEITO DE VAZIO URBANO

Os vazios urbanos são formados por diversos processos, como a realocização de indústrias deixando extensas áreas periféricas sem uso; terrenos militares, entretanto abandonados; o abandono de equipamentos públicos: mercados, hospitais, penitenciárias; até antigas fábricas, armazéns, matadores etc.. O mesmo aconteceu a áreas ocupadas por vias ferroviárias ou portuárias que foram sendo substituídas por novas vias de comunicação e plataformas logísticas. Ainda podem ser originados por acontecimentos excecionais, como bombardeamentos durante a guerra, ou acidentes como incêndios, etc.. Nuno Portas afirma que estes vazios *“tendem a se transformar em oportunidades previsíveis embora sem prazo”* (Portas, 2000).

Solà-Morales, para expressar a sua noção de *Vazio Urbano* utiliza a expressão francesa *terrain vague* que em francês tem a conotação de terreno com potencialidades, ligado à ideia de espaço expectante. Deste modo, a expressão *vague* que retrata a ausência, que neste contexto, é compreendida “*como promessa, como encontro, como espaço do possível, expectativa*” (SOLÀ-MORALES,2012).

Outra ideia que este autor explora é a dos vazios urbanos parados no tempo, vinculados ao passado, como por exemplo vazios urbanos consequentes de bombardeamentos da II Guerra Mundial, “*lugares aparentemente esquecidos onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos nos que somente certos valores residuais parecem se manter apesar da sua completa desafeição da atividade da cidade.*” (SOLÀ-MORALES,2012). Deste modo, estes vazios são encarados como memoriais da guerra, remetendo simbolicamente às vítimas deste acontecimento.

Também Nuno Portas (2000) encara os vazios urbanos como “*oportunidades estratégicas, planeamento adaptativo, gerenciamento negocial e projetos urbanos*” (Portas, 2000) que devem ser preenchidos de forma a requalificar a cidade. A ocupação deve ser estratégica, pois estes vazios são muitas vezes impulsionadores principais de projetos urbanos de regeneração das zonas urbanas. Mas, adianta que se os vazios forem preenchidos sistematicamente, como forma de se opor à dispersão periurbana podem “*agravar as condições ambientais das cidades centrais e adiar a requalificação da periferia que, entretanto continuaria a estender-se, apesar desse preenchimento dos vazios internos*”(Portas, 2000).

Nesta sucessão de ideias, o vazio não deve ser considerado como a mera ausência de matéria porque a cidade é um amplo conjunto de valores que “*não se faz apenas de matéria palpável, ultrapassa a noção de físico e implica valores que não são contabilizados em termos de “matéria”: signos, significados e significantes que, embora apoiados num suporte físico, não existem pela mera sobreposição de tijolo*” (Jorge, 2007). Não é a simples construção e adição de elementos individuais que constitui a cidade, é uma

sucessão de construído – o “cheio” – que é interrompido por ausência de matéria – o “vazio” – que funciona como elemento de exceção da cidade, já que o “cheio” é a regra definidora da cidade (Jorge, 2007).

*“enquanto elementos de constituição da cidade não implica que a sua presença (ou ausência) deva ser aceite acriticamente, uma vez que os elementos construídos, tal como os espaços públicos terão de fazer algo pela cidade que os suporta. O mero volume não implica uma correlação imediata para com aquela cidade em que se encontra, tal como o vazio necessita de uma adequação ao espaço que o envolve.” (Jorge, 2007)*

Deste modo, todos os elementos constituintes da cidade, cheios ou vazios, devem-se relacionar com o meio onde se inserem, interligando com a imagem, signos e significados da cidade; de outra forma, entrariam em negação da identidade da cidade. Daí o conceito mais amplo de “vazio”: *“«útil», se afirma os valores desta (cidade); «inútil» se contradiz uma lógica enunciada pelo conjunto apreciado como «urbano», mais uma vez, algo muito para além do mero uso físico do espaço”*(Jorge, 2007). Até os vazios inúteis poderão ser consideráveis como úteis, na medida que são espaços potenciais, em espera, para expansões e requalificações urbanas no futuro. Sendo assim, o vazio manifestará a sua utilidade na cidade, em termos conceptuais e morfologia, não sendo a mera ausência de matéria ou forma.

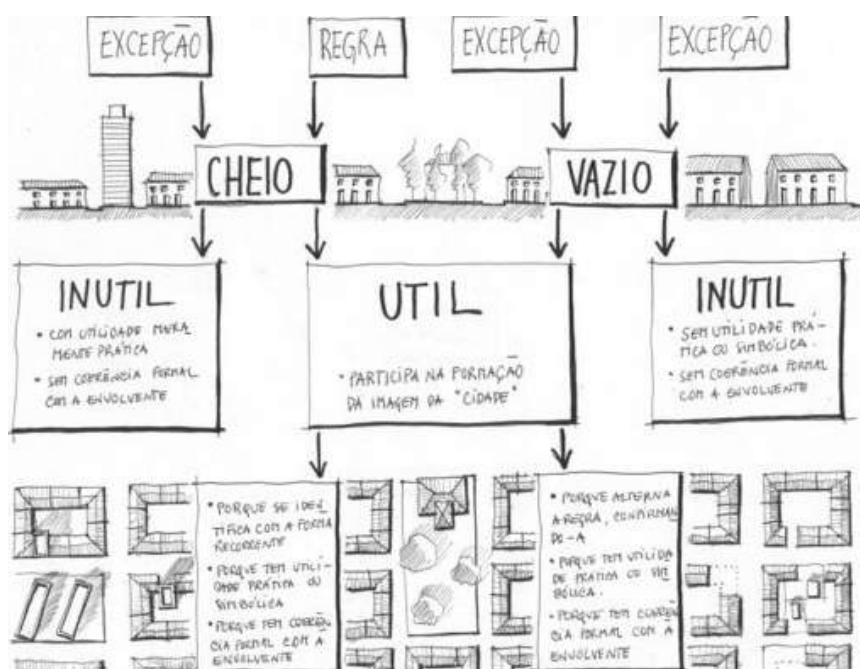


FIG. 44 - REGRA/EXCEÇÃO, CHEIO/VAZIO

FONTE: JORGE, P. A. F. (2007). VAZIOS ÚTEIS - CERZIR A CIDADE. IN ACTAS DO SEMINÁRIO ESTUDOS URBANOS 2007. INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS DO TRABALHO E DA EMPRESA



Quando se intervém no vazio urbano, através da arquitetura, não se trata apenas de construir edifícios, mas sim da construção de objeto, sendo possível construir espaços sem ter de adicionar matéria. De facto, ao falar de arquitetura é necessário notar a relação que é estabelecida entre o homem e o *espaço*, aceitando *“que a arquitetura, mais do que pensar e fazer o objeto, é a possibilidade desse homem ser-nele: humanizando-se, humanizando-a”* (Jorge, 2007). Assim, intervir no vazio inútil e transformá-lo para que seja útil sem construção foca-se em estabelecer relações entre o transeunte e a cidade, dando signos ao espaço público, atuando como os vazios urbanos tradicionais – praças, ruas, terreiros. Estes vazios promovem a interação coletiva, dialogando com os utilizadores e estando presente na experiência do quotidiano (Jorge, 2007).

Dito isto, considera-se que este tipo de espaços tem funções sociais e urbanas que equilibram a cidade. Sofia Morgado ainda diz que a requalificação dos vazios deve ser adequada aos interesses da cidade e dos cidadãos, promovendo a participação da população. Acredita que *“...a valorização, reciclagem e regeneração do existente, potenciando centralidades compactas e activas por contraste com redes de urbanidade difusa de irrigação de um vazio contínuo”* (Morgado, 2002, p. 126), promovendo a sustentabilidade diminuindo o consumo de solo, materiais, energia e tempo, contrariando, deste modo, a contínua expansão das cidades. A regeneração e requalificação dos vazios é essencial para a sustentabilidade dos modos de vida e da cidade, tornando, desta forma, possível habitar o vazio (Morgado, 2002).

Como foi explicado, o vazio urbano é um lugar expectante para um novo uso, impulsionador principal de projetos urbanos de regeneração das zonas urbanas. E é essa regeneração urbana que se pretende para área de intervenção. Embora esteja ocupado com o musseque, considera-se a área de intervenção um vazio urbano, já que não se relaciona com a cidade e, podendo-se dizer, que a contraria. A encosta também é incluída no vazio urbano devido às mesmas razões, embora se comporte ao mesmo tempo como elemento de rutura. A intervenção proposta pretende regenerar e

requalificar este espaço adicionando cheios e conservando vazios. Pois, como se verificou, é possível habitar o vazio, tornando-o útil através do desenho do espaço público.

### 5.3. DESENHO DA CIDADE



FIG. 45 - PROPOSTA URBANA

A proposta urbana baseou-se na centralidade dada pelo elemento semicircular que são as instalações do Caminho-de-Ferro de Luanda (1962) e que funciona como elemento gerador de centralidade. A partir deste elemento foi inserida uma nova rede viária, caracterizada por vias principais, secundárias e pedonais. Já os quarteirões surgem em forma quadrangular sendo ocupados por edifícios com a mesma forma. O quarteirão muitas vezes aparenta ser a adição de dois quarteirões devido ao facto de existir uma rede de percursos; desta forma tornando-se retangular.



FIG. 46 - ESTRUTURA VIARIA

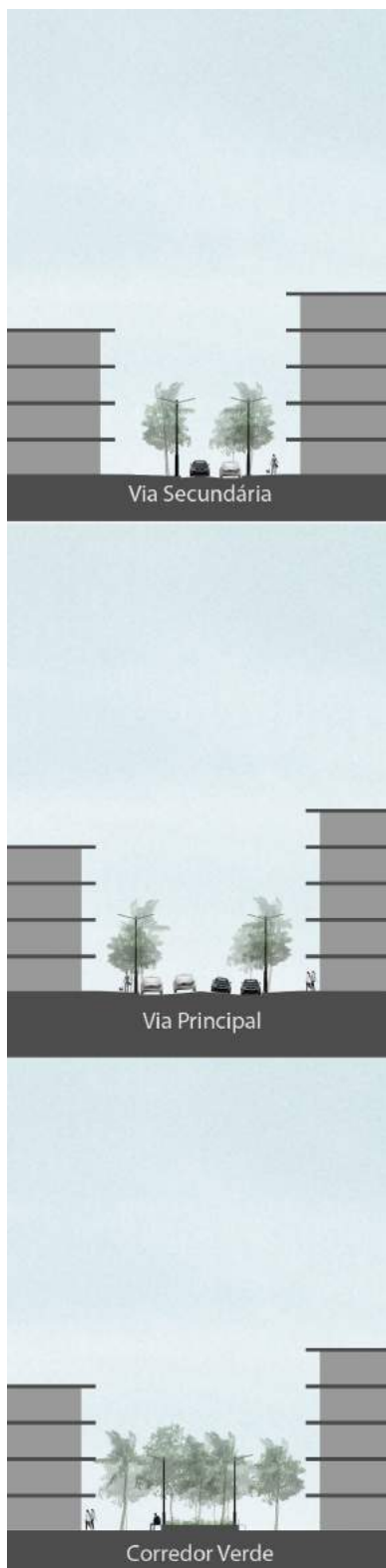


FIG. 47 - CORTES PELAS VIAS

Com a organização funcional do espaço urbano pretende-se imprimir “coerência” à área intervencionada, no sentido de que certas utilizações de um dado espaço urbano só sejam possíveis ou desejáveis na presença de outras utilizações. Por essa razão, com o objetivo de acrescentar competitividade à nova área central criada, é introduzido comércio, serviços e equipamentos. A praça principal é marcada pela nova estação de caminho-de-ferro que será transformada num espaço multiuso, caracterizado por um centro comercial e outras atividades.

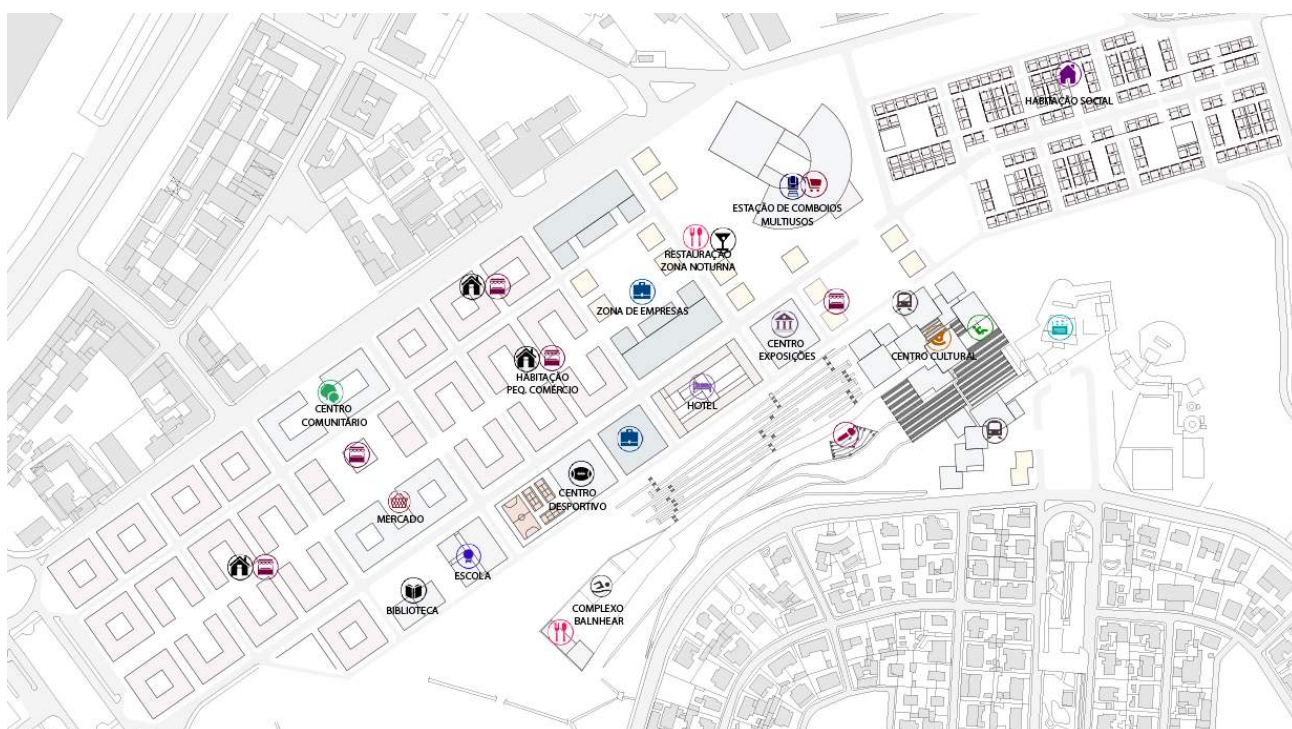


FIG. 48 – PLANTA DE USOS

Outra praça tanto ou mais importante é aquela que se encontra adjacente ao edifício ocupado da estação. Esta praça tem uma grande importância pois partirá dela a ligação com a zona cota alta de Miramar através de um elétrico. Estará suportada por edifícios de pequeno comércio e pelo centro cultural, sendo deste equipamento que partirá o elétrico. Este transporte articulará à outra praça que será apoiada pelo Cine-Miramar (1964, João e Luís Garcia de Castilho), pelo novo centro cultural e pelo, já existente, clube de caçadores. Esta ligação pretende revitalizar a dinâmica urbana da encosta de Miramar, de modo a integrar uma componente

natural – de lazer e cultura – deixando de funcionar como elemento de rutura, passando a ser um espaço de transição que possa ser vivido pela população.

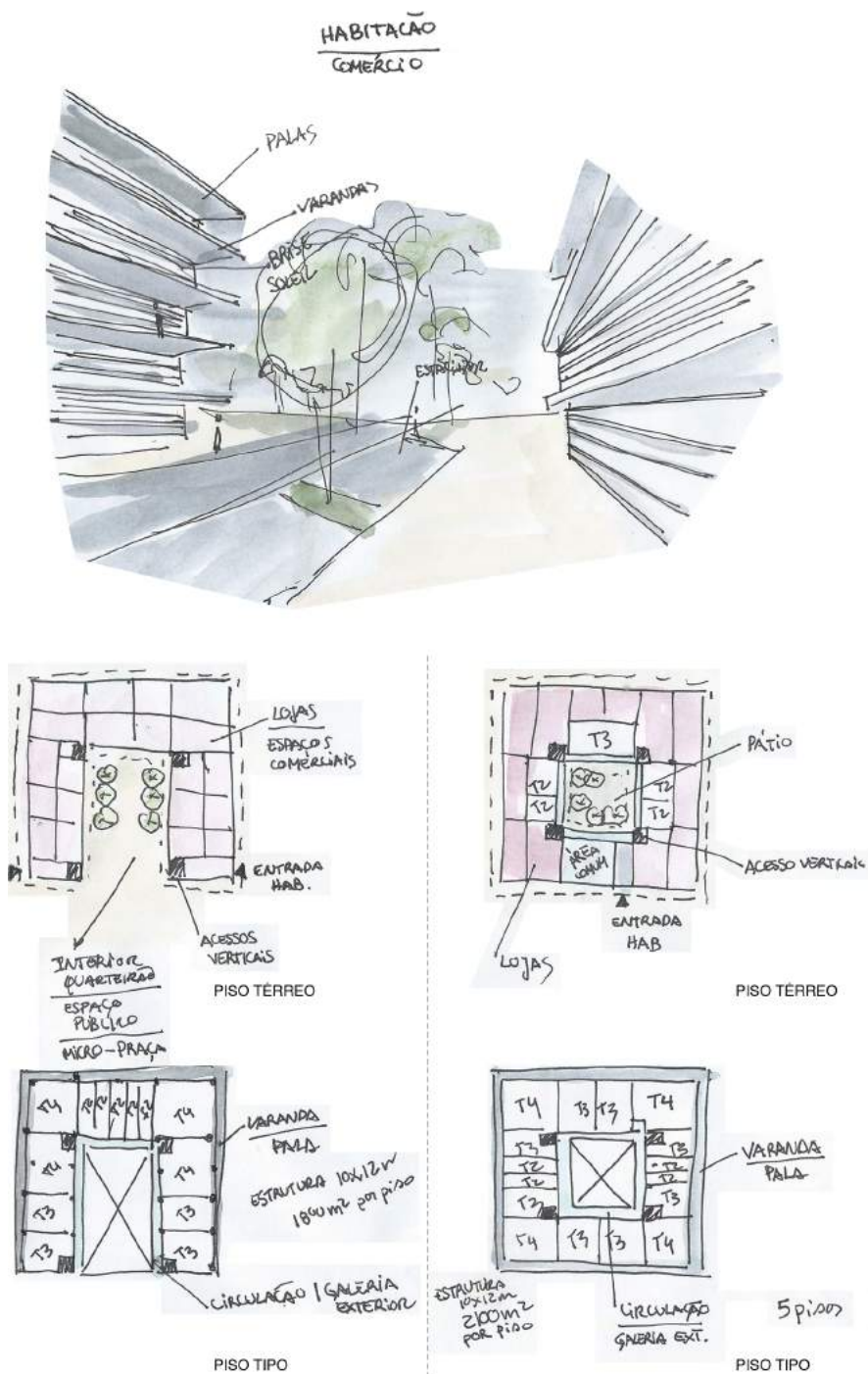


FIG. 49 - PROPOSTA - EDIFÍCIO DE HABITAÇÃO E COMÉRCIO



O desenho da cidade desenvolve-se para o lado oeste da estação de caminho-de-ferro apoiando-se num corredor verde pedonal. Este alberga usos como habitação e pequeno comércio, sendo complementado com equipamentos relacionados com a população, nomeadamente uma escola, uma biblioteca, um mercado, um centro comunitário e um complexo desportivo.

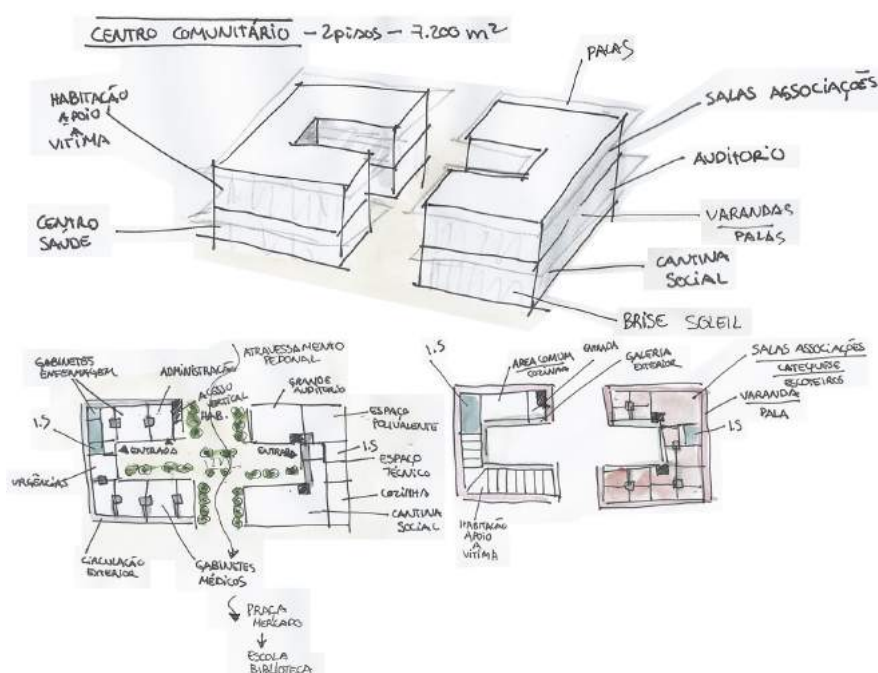


FIG. 51 - PROPOSTA - CENTRO COMUNITÁRIO

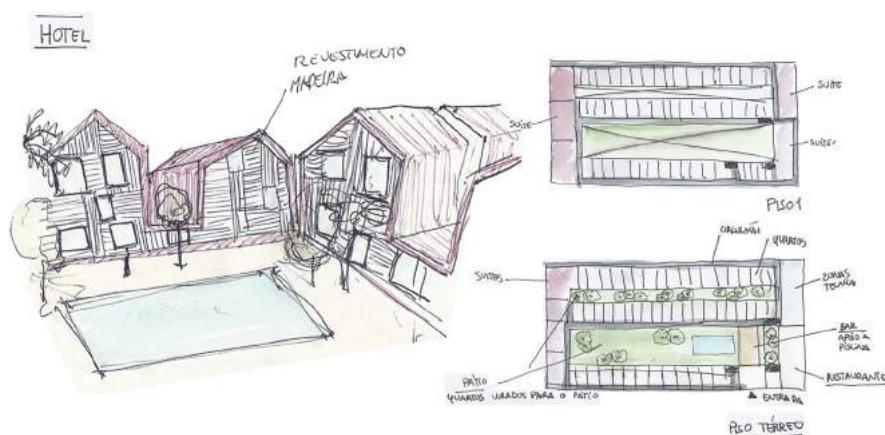


FIG. 50 - PROPOSTA - HOTEL

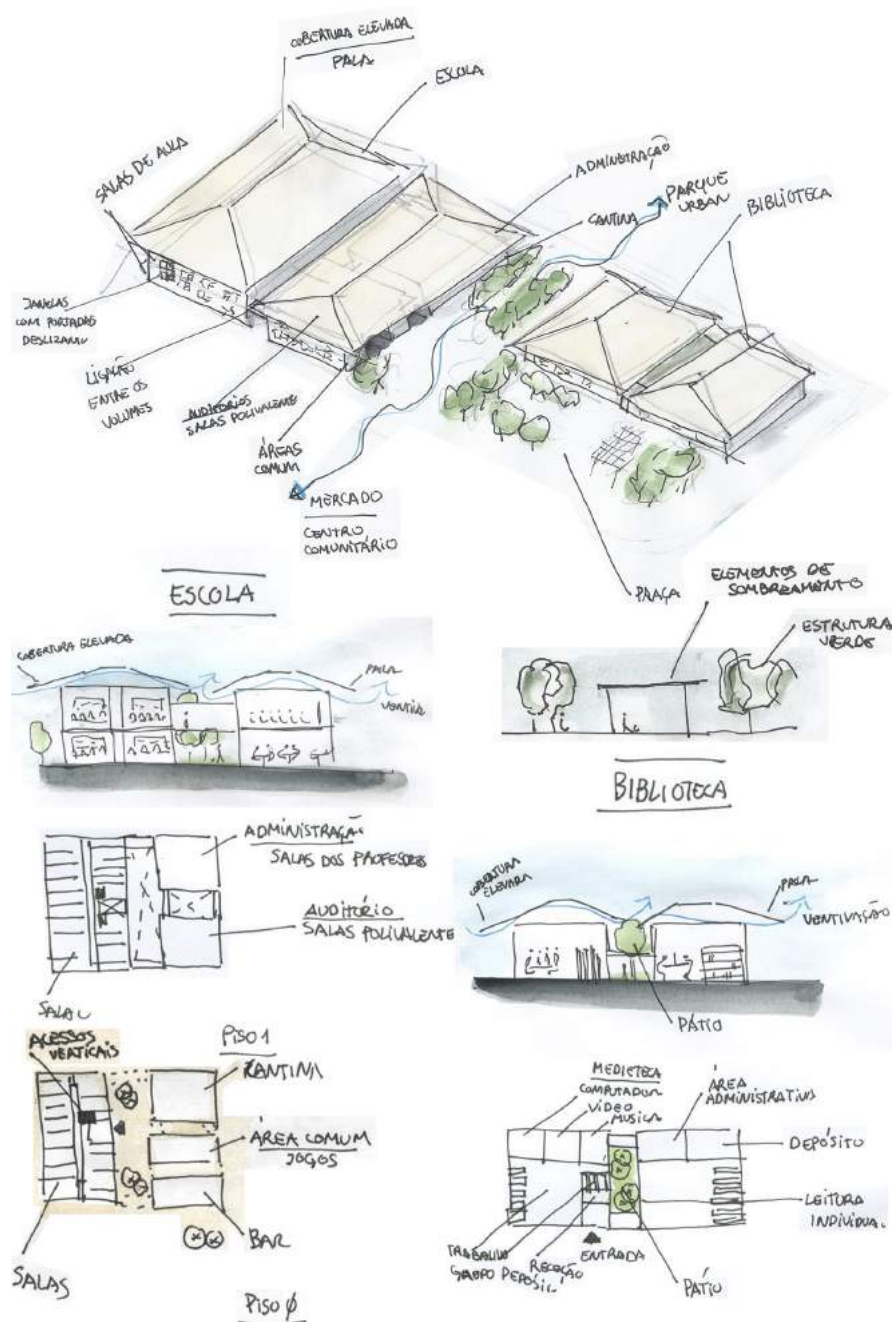


FIG. 52 - PROPOSTA - ESCOLA E BIBLIOTECA

O desenvolvimento para o lado Este é confrontado com a linha ferroviária, daí a introdução de um espaço de apoio à estação. O núcleo de habitação social encontra-se separado deste espaço através de um espaço verde de alta densidade arbórea, devido à preocupação acústica. O bairro de habitação social é composto por pequenas praças, sendo caracterizado por espaços verdes e pequenos edifícios de apoio, ligados entre si por percursos pedonais.

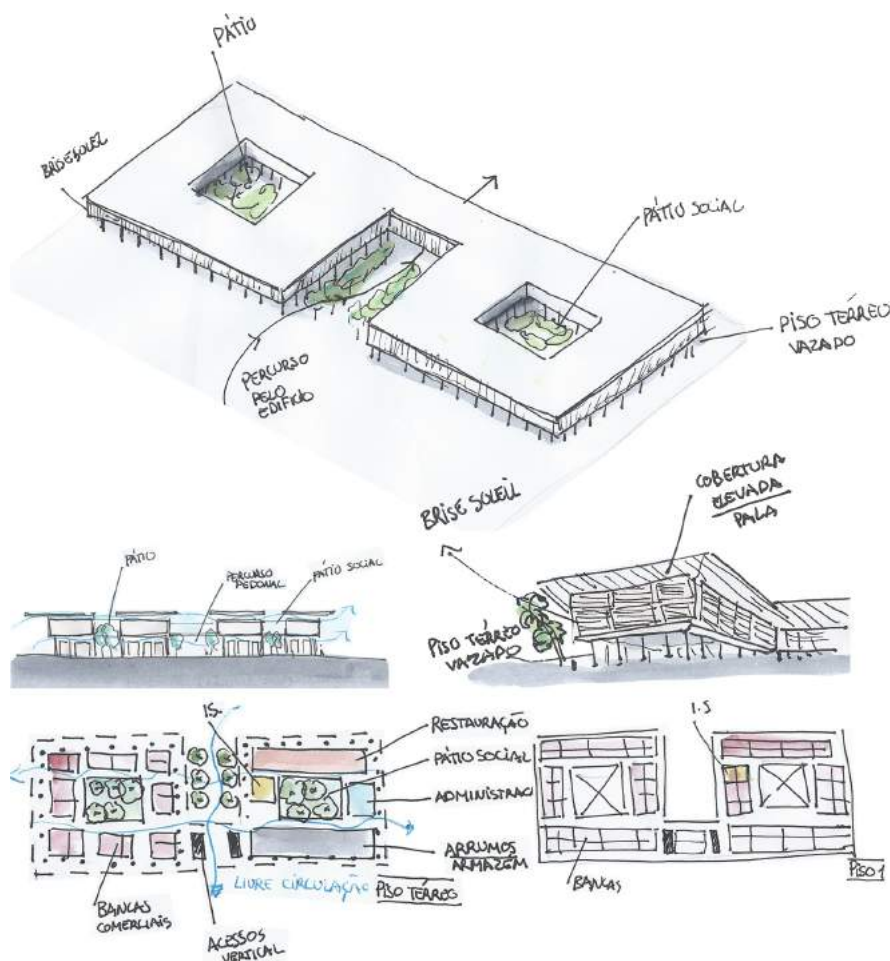


FIG. 54 - PROPOSTA - MERCADO

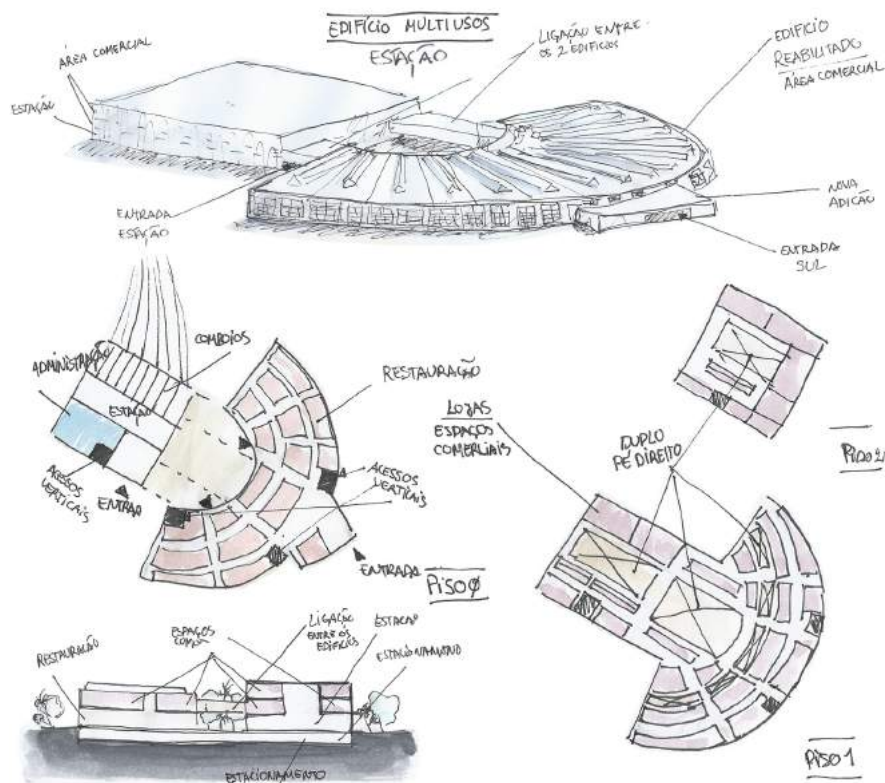


FIG. 53 - PROPOSTA - EDIFÍCIO MULTIUSOS (ESTAÇÃO)

### 5.3.1. ELEMENTOS DE EXCEÇÃO

#### 5.3.1.1. CORREDOR VERDE



FIG. 55 - ESTRUTURA VERDE DA INTERVENÇÃO

Para além de todo o sistema viário, estruturado entre principal, secundário e pedonal, o corredor verde surge como elemento de exceção, caracterizado por uma grande avenida sombreada através de mancha natural, exclusivamente pedonal – excetuando em caso de emergência. Este corredor liga o elemento central, a estação de comboios, com outro gerador de centralidade, o mercado, findando no existente Largo do Ambiente, que confronta a Igreja de Nossa Senhora da Nazaré.

O corredor verde surge como uma reinterpretação do passeio público que costumava existir nesta zona – na Ponta Isabel – proporcionando às pessoas a oportunidade de atravessar a avenida e de espaços de permanência, intimamente ligados à população, já que os edifícios que a confinam dispõem de comércio no piso térreo e de habitação nos restantes pisos.

#### 5.3.1.2. PARQUE URBANO

O parque urbano é situado na encosta, de maneira a inserir uma componente de lazer e cultura, de modo a funcionar como elemento de ligação entre a zona baixa e a zona alta, deixando de existir rutura causada



pela encosta, integrando o centro cultural que será o edificado de transição, abordado posteriormente.

Localizando-se onde o declive da encosta é mais pronunciado, é a própria topografia que confina a mancha ocupada por este uso. De modo a promover o atravessamento do parque e a permanência neste, o programa do parque urbano é composto por um pequeno complexo balnear e uma área de escalada com um edifício de apoio a estes usos, sendo o piso superior ocupado por um restaurante e miradouro. Na proximidade do centro cultural ainda dispõe de um pequeno anfiteatro ao ar-livre. Para além dos percursos de suave inclinação, com espaços de permanência no parque, também é proposto um percurso elevado entre as árvores de maior porte existentes, findando em pequenos refúgios com vista para o mar.

#### 5.3.1.3. HABITAÇÃO SOCIAL

O vazio urbano formado entre o caminho-de-ferro e a encosta foi ocupado pela cidade informal – musseque – por isso é importante entender a breve história e a organização destes componentes urbanos da cidade de Luanda, de modo a manter o signo do lugar quando realojar essas pessoas para um novo bairro social.

##### BREVE HISTÓRIA DOS MUSSEQUES



FIG. 56 - URBANIDADE DO MUSSEQUE

FONTE: FONTE, M. MANUELA, "O FENÓMENO URBANO EM ANGOLA NO SÉCULO XX" IN SEMINÁRIO DE INVESTIGAÇÃO – LA MODERNIDADE IGNORADA. ARQUITETURA MODERNA EN LUANDA, ENTRE A UNIVERSIDADE AGOSTINHO NETO (UAN) – TÉCNICA DE LISBOA (UTL\_FA) – UIVERSIDADE DE ALCALÁ (UAH (MAI)

Como já foi referido no capítulo anterior, os musseques vêm desde a fundação da cidade com os quintais das sanzalas onde se mantinham os escravos, posteriormente com os ajuntamentos das habitações de escravos

libertados – bairro dos Coqueiros, Bungo, Ingombatas, Maianga, (...) (Silva, 2000). Estas habitações evoluem para o tipo de *casa-quintal* que está conectada com um quintal, normalmente sombreado, que dá lugar aos convívios familiares, aos animais, a anexos. Desta forma há “*uma metamorfose da cubata, de planta circular de uma só divisão, na casa retangular com mais divisões, inspirada nos modelos europeus.*” (Fonte, 2012, p. 62).



FIG. 57 - EVOLUÇÃO DA HABITAÇÃO

FONTE: FONTE, M. M. (2012). URBANISMO E ARQUITETURA EM ANGOLA, DE NORTON DE MATOS À REVOLUÇÃO. CALEIDOSCÓPIO.

O caso do “Novo Bairro do Golfe” (1973-74) foi a experiência de estabelecer um novo sistema planeado com características de musseque, localizado adjacente a um musseque e adotando o seu nome. Para isso, estudou-se a vida nos musseques para poder integrar algumas particularidades deste tipo de assentamento de modo que os habitantes pudessem se identificar. De modo que no bairro “*existiria uma rede viária principal, ficando no interior de cada zona uma malha secundária destinada aos peões, mas acessível a viaturas de emergência, em caso de necessidade. Estas zonas estruturavam-se hierarquicamente, em quarteirões, “ilhas” (Sub-Quarteirões) e lotes*” (Fonte, 2012, p. 163).

#### MATERIAIS DAS HABITAÇÕES NOS MUSSEQUES

A maior parte da população luandense vive em musseques. Antes da independência, este tipo de povoação juntamente com as povoações de pescadores, usavam materiais naturais. As casas dos musseques eram essencialmente de pau-a-pique e exceccionalmente de adobe, enquanto que

as casas dos pescadores utilizavam mais materiais vegetais, incluindo plantas aquáticas. Estes materiais facilitavam a adaptação ao clima da região (Raposo, 2011).

Com a integração na sociedade colonial das famílias africanas, nos finais dos anos 60, há a introdução de madeira de tipo prefabricado com um custo mais elevado, onde a construção em alvenaria de bloco era reservada a famílias com mais poder de compra, que se inspiravam no modelo de moradias coloniais. Nos finais dos anos 80, os blocos de cimento são usados com maior frequência, devido ao fácil acesso a matéria prima – deixando de ser um elemento de diferenciação. Então os elementos decorativos como frisos, grelhas de betão, *brise soleil*, são reproduzidos no musseque, incorporando o léxico moderno. Tratando-se de um processo de modernização gradual não planeado através da incorporação de significados transmitidos à população (Raposo, 2011).

#### PROJETO - “NOVO BAIRRO DA BOAVISTA”

Na proposta do “Novo bairro da Boavista”, houve a preocupação de manter a *memória do lugar*, de modo a que a população realojada pudesse identificar-se com o novo bairro. Para isso, para além de se manter a sua denominação, conservou-se a localização em relação ao edifício imponente – Edifício do caminho-de-ferro – também foi mantida a altura das novas habitações, para que a proporção fosse semelhante.

O novo sistema urbano, aproximando-se à proposta do “Novo Bairro do Golfe”, integra um sistema viário principal com duas vias e estacionamento, um sistema viário secundário só com uma via e ainda uma estrutura pedonal que interliga aos interiores dos quarteirões. Estes núcleos funcionam como micro-praças dotados de estruturas de sombreamento (naturais e artificiais) para que possa existir momentos de comércio espontâneo ou outro tipo de atividades focadas na população, com o objetivo de sustentar convívios, jogos, eventos. Ainda existem pequenos equipamentos multifuncionais de apoio à praça onde possam surgir eventos mais complexos ou que sustentem usos diários da

população. As habitações são agrupadas em banda, para melhor aproveitamento de espaço, melhorando as condições climáticas e promovendo o convívio da comunidade.

As habitações de planta quadrangular adquirem os quintais sombreados - para uso agrícola ou sem uso pré-definido - característicos da *casa-quintal* e ainda são dotados de um alpendre de entrada, aberto para o núcleo do quarteirão adquirindo uma vertente semi-pública, mas garantindo a privacidade através dos elementos de sombreamento e a diferença de cota em relação ao espaço público.



FIG. 58 - APROXIMAÇÃO DO QUARTEIRÃO

O espaço interior da casa segue a metamorfose da cubata, sendo com planta quadrangular com algumas divisões. O espaço comum da casa

inclui a cozinha, espaço de refeições e a sala num único espaço, que pode ser aberto, tornando-se maior com a adição do alpendre. A mezzanine também está incorporada no espaço comum, podendo ser adaptada pelo utilizador, de maneira a formar diferentes compartimentos de usos diferenciados. Houve a preocupação de ligar a cozinha diretamente ao quintal, mantendo uma das características da *casa-cubata*. Quanto aos materiais, o uso da madeira foi uma maneira de regresso à origem deste tipo de habitação, mas também com o intuito de melhorar as condições ambientais da habitação. Toda a habitação é concebida através de uma métrica que permite a pré-fabricação de painéis exteriores, que baixam o custo da construção e permitem a autoconstrução. Deste modo, integrando as famílias e toda a comunidade na construção das suas próprias casas, estabelecendo, assim, novos significados que se possam identificar. Outra preocupação foi a ventilação, que é incentivada pelo duplo pé direito do espaço comum e através da cobertura inclinada, mas também pela sobrelevação da casa e de painéis deslizantes. O sombreamento, essencial para o tipo de clima de Luanda, é garantido pelos elementos verticais de sombreamento – *brise soleil*.

A estrutura é de madeira, criando uma malha que alberga os painéis pré-fabricados; estes são constituídos por uma pele interior composta de painéis de madeira, que podem ou não conter vãos envidraçados. A pele exterior é composta por um *brise soleil* de madeira que se propaga por toda a habitação protegendo os envidraçados do sol e conferindo privacidade. Este brise prologando-se desde o solo até a cobertura, de modo evitar a acumulação de lixo no espaço inferior à casa e o alojamento de animais. A cobertura é constituída por painéis de zinco, também pré-fabricados.

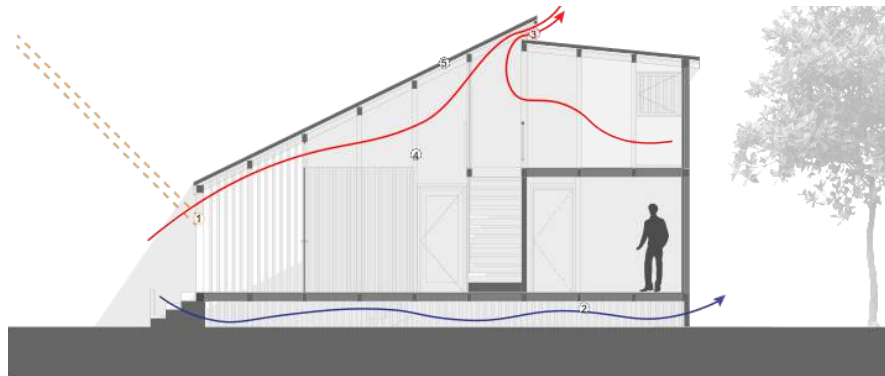


FIG. 60 - ESQUEMA BIOCLIMÁTICO DA HABITAÇÃO



FIG. 59 - PLANTA HABITAÇÃO PISO 0





FIG. 61 - PLANTA HABITAÇÃO PISO 1

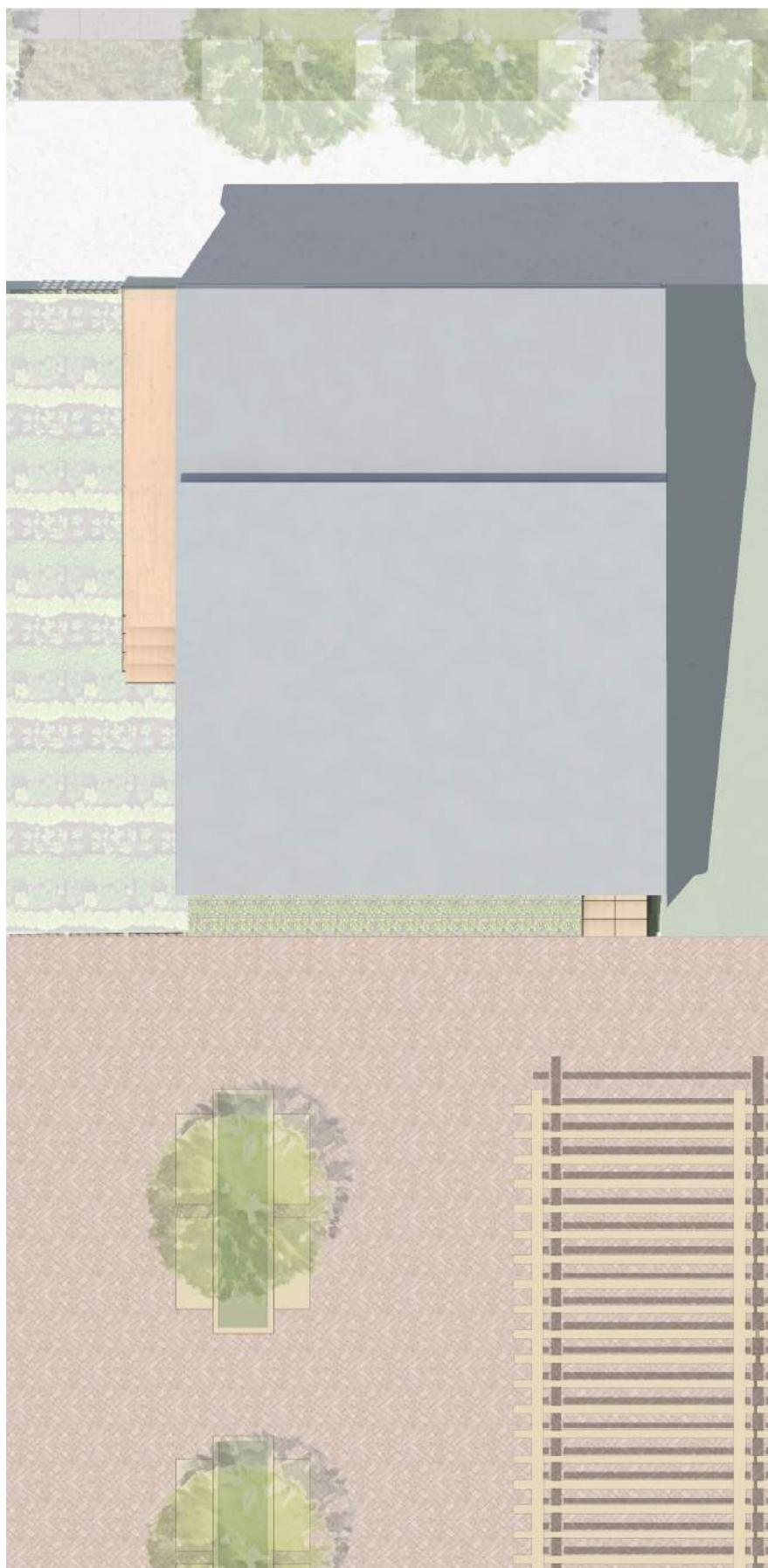


FIG. 62 - PLANTA DE COBERTURA DA HABITAÇÃO





FIG. 63 - CORTE PELA HABITAÇÃO



FIG. 64 - ALÇADO NORTE E SUL DA HABITAÇÃO



FIG. 66 - ALÇADO ESTE DA HABITAÇÃO



FIG. 65 - ALÇADO ESTE E OESTE DA HABITAÇÃO

## 5.4. CENTRO CULTURAL DE MIRAMAR

### 5.4.1 CENTRO CULTURAL

O conceito de criar um espaço reservado para a cultura teve origem historicamente na década de 50 com as Casas de Cultura implantadas por André Malraux, que nos anos 70 através dos *Art Center*, apesar de não serem o que hoje denominamos como centros culturais, deram origem ao termo centro. Entendendo-se como centro cultural: *“tanto as edificações destinadas a práticas culturais (teatros, cinemas, bibliotecas, centros de cultura, filmotecas, museus) quanto grupos de produtores culturais abrigados ou não, fisicamente, numa edificação ou instituição (orquestras sinfônicas, corais, corpos de baile, companhias estáveis, etc..)”* (COELHO, 1997, p. 165 apud SILVA, 2013, p. 24).

O centro cultural está, na sua raiz, relacionado com a noção de cultura, que é analisada por três áreas de estudo: antropológica, sociológica e estética. *“A perspectiva antropológica da cultura entende-se como modo de vida, isto é, o modo como os seres humanos pensam, dizem, fazem e fabricam”* (Pereiro, 2009, p. 104). Deste modo, considera que a cultura está intrínseca a todos os aspetos da vida humana reconhecendo os pontos em comum em todas as culturas e as suas particularidades. Já a sociologia considera a cultura como *“produção e consumo de atividade culturais”* (Pereiro, 2009, p. 105), onde a cultura é gerada para ser consumida pelas massas numa “indústria cultural”. Na perspectiva estética a cultura está reservada para uma minoria elitista onde as atividades intelectuais e artísticas, exigindo um nível de instrução educacional superior às pessoas comuns. São o acesso e/ou a prática destas atividades - onde é cultivado o espírito humano - que, para a estética, se encontra a cultura. Presentemente a cultura é diferenciada entre a cultura culta – de elite - e cultura popular – de massas –, onde é necessário separar a segunda da cultura lixo, pois esta é produzida para o povo, no entanto não pertence ao povo como a cultura popular (Pereiro, 2009).

A cultura é ainda encarada como cultura viva e cultura morta por Coelho (1986), onde o autor descarta as definições dadas anteriormente, e define que é a interação com o meio envolvente: pessoas, obras de arte, informação, etc.; que cria a cultura viva, produzindo cultura num processo dinâmico e coletivo, dando importância ao processo e não ao produto – construindo uma identidade cultural. Com este ponto de vista o agente/instituição cultural deve facilitar o acesso a toda população, indiferentes às classes sociais (SILVA, 2013).

O lazer pode ser compreendido como objeto de cultura já que pode ser entendido como *“[...] uma dimensão da cultura constituída por meio da vivência lúdica de manifestações culturais em um tempo/espaço conquistado pelo sujeito ou grupo social, estabelecendo relações dialéticas com as necessidades, os deveres e as obrigações”* (GOMES, 2004, p.124 apud Pinto, Paulo, & Silva, 2012, p. 88). O autor considera que o tempo não se limita aos tempos livres, mas ao momento usufruído, que o espaço corresponde a qualquer lugar que o sujeito possa significar. O lazer através de atividades lúdicas, artísticas, desportivas, etc. permite a convivência dos sujeitos que promove; a criação e divulgação dos bens culturais, confundindo-se com a produção de cultura. Deste modo estas experiências de lazer são objeto dos centros culturais, que devem ser incluídas nesse espaço(Pinto et al., 2012; SILVA, 2013).

Os centros culturais através das suas manifestações culturais: música, arte, contos, etc., ultrapassam as classes sociais proporcionam às populações o direito ao lazer. As classes mais desfavorecidas, em sociedades mais tradicionais, não tinham o direito ao lazer pois não definiam como ocupar o seu tempo. O lazer, neste caso associado aos centros culturais, intervém como fenómeno social reeducando a população *“fazendo-a entender que o lazer, não é só viajar para um determinado lugar, mas sim, fazer algo por si, individualmente ou coletivamente, deixando de lado o preconceito que faz com que as pessoas se fechem para as novas interpretações da vida.”*(Pinto et al., 2012, p. 87).

Os espaços de lazer distribuem-se na cidade, dando destaque aos vazios urbanos e áreas verdes que são muitas vezes aproveitados para esses usos, por vezes acabando por se instalar um equipamento de lazer. Deste modo, conjunto formado pelos vazios urbanos, os espaços verdes e os equipamentos de lazer formam um espaço de lazer. Entende-se por equipamento de lazer: *“clubes, ginásios, Centros Culturais, piscinas, cinemas, parques, bibliotecas, centros esportivos, quadras, teatros, museus entre outros, independente de serem públicos ou privados”* (Pinto et al., 2012, p. 90).

Por norma, a quantidade, a diversidade e o estado de conservação dos equipamentos de lazer mostram a qualidade urbana onde se inserem, exibindo também para que classes sociais são destinadas, visto que as áreas onde são mais raros e mal conservados coincide com as áreas destinadas a classes sociais mais desfavorecidas, fazendo que estas não tenham acesso ao lazer (Pinto et al., 2012).

Especificamente no caso dos Centros culturais é fundamental abordar o Turismo cultural para poder relacionar o lazer com o turismo. *“Turismo cultural é o acesso a esse património cultural, ou seja, à história, à cultura e ao modo de viver de uma comunidade”* (Moletta 2001, p.9-10 apud Pinto et al., 2012, p. 92). Este tipo de turismo reflete a vontade do turista de conhecer a história, as tradições, a cultura, etc. presentes numa determinada região que se propõem visitar. Por outro lado, uma região que desenvolva este tipo de turismo estimula os fatores culturais, transformando-os em atrações turísticas que incitaram o desenvolvimento económico na localidade (Pinto et al., 2012).

*“The term cultural tourism encompasses historical sites, arts and craft fairs and festivals, museums of all kinds, the performing arts and the visual arts and other heritage sites which tourists visit in pursuit of cultural experiences”.* (Tighe, 1986, p. 2 apud Pereiro, 2009, p. 120)

Embora em termos filosóficos o turismo por si só, seja considerado uma expressão cultural, sem se poder separar a cultura do turismo, o

turismo cultural pode ser contido no turismo “experencial” onde os turistas têm acesso a produções culturais e a património cultural, como por exemplo a festas, artesanato, tradições, paisagens, elementos arquitetónicos, etc. (Pereiro, 2009).

Não se pode reduzir o turismo cultural a turismo patrimonial/artes, pois os produtos culturais do passado, o património cultural está incorporado no turismo cultural, mas o modo de vida da população de um determina sítio turístico e os produtos culturais contemporâneos também integram este tipo de turismo. Fazendo com que haja um acréscimo da produção de bens culturais, patrimoniais e artísticos (Pereiro, 2009).

Para além das estratégias tradicionais de turismo que exploram o património natural, arquitetónico, cultural, (...) de um território urbano, a indústria do turismo, contemporaneamente, procura espaços singulares, como vazios urbanos, onde a introdução de novo património inicie a exploração turística do local. É o exemplo da reconversão de zonas industriais, que não pretendem reviver ou explorar as atividades do passado, mas sim implantar uma nova funcionalidade que não apaga o carácter do lugar. Estas áreas localizadas, geralmente, na periferia voltam a obter uma nova centralidade através da sua função e do seu papel como ponto atrativo turístico (Malheiro, n.d.).

As atividades turísticas associadas ao turismo cultural abrangem desde os bens naturais, arqueológicos, arquitetónicos até aos bens imateriais, como a música, festas, tradições, religião, gastronomia, etc.. Em suma, atividades onde se vivencie componentes marcantes do património histórico e cultural (Pinto et al., 2012).

São essas mesmas atividades que, muitas vezes, são desenvolvidas nos centros culturais, relacionando estes espaços diretamente com o turismo cultural. Os centros culturais são espaços que se dedicam a estas atividades, sendo possível usufruir e criar bens culturais, onde é fomentado o intercâmbio de conhecimento e experiências através de exposições,

performances e oficinas artísticas das mais diversas áreas (Pinto et al., 2012).

Os espaços que alberguem manifestações culturais para além de estimularem uma sociedade mais igualitária também contribuem para o desenvolvimento turístico da zona onde se insere, mas é evidente que muitas *“cidades não oferecem espaços de lazer suficientes para que todos usufruam das manifestações culturais existentes”*(Pinto et al., 2012, p. 87).

Os centros culturais são equipamentos que devem garantir o acesso ao conhecimento dando oportunidade aos utilizadores de discutir informação e criar novos conceitos. Assim, o equipamento passa a ter uma vertente informativa que relaciona a cultura com a informação, onde se regista, analisa, discute e preserva-se informação, incentivando a produção de bens culturais das pessoas. Outra forma para que haja essa produção é a promoção de oficinas, *workshops*, laboratórios, etc., onde possa ser produzido bens culturais que, mais tarde, tornando-se públicos, constroem uma identidade cultural (SILVA, 2013).

#### 5.4.2. ELEMENTOS DE TRANSIÇÃO

De acordo com Gordon Cullen (1973), em *Paisagem Urbana*, existem duas maneiras de ocupação do espaço, pela permanência e pela transitoriedade. A apropriação pela permanência é estática, como por exemplo: uma pessoa sentada num banco de jardim, ou um grupo de pessoas a jogar às cartas numa mesa de jardim, ou simplesmente alguém à sombra de uma árvore apreciar a paisagem. Enquanto que a apropriação pela transitoriedade é fluida, como o atravessamento de pessoas em movimento numa alameda ou um caminho num parque, onde o transeunte escolhe. O autor denomina por “viscosidade” quando um espaço é apropriado simultaneamente pela permanência e a transitoriedade (Cullen, 1973).

Os espaços com estas características são mais fluidos e dinâmicos, acolhendo a transitoriedade no modo de vida contemporâneo, mas também estáticos promovendo a permanência. Estas características duais podem ser potenciadas com, por exemplo, desenhos no pavimento, mobiliário urbano, vegetação, pontos focais e recintos.

Seguindo este conceito, a intervenção propõe que a transição entre a zona baixa e a zona alta na zona de Miramar seja realizada através do centro cultural que está contido no parque urbano proposto de maneira que haja “viscosidade” visto que as pessoas podem fazer um atravessamento pedonal – permitindo a usufruição de espaços de permanência - ou através do elétrico, visando a deslocação rápida.

#### 5.4.3. ARQUITETURA TROPICAL

Foi no decorrer do século XIX, em Angola, que houve uma tentativa de adaptação aos trópicos, nomeadamente com uma *“portaria decretada por S. M .a Rainha D. Maria II, em 1843, onde se estabelece princípios para a conceção de cidades e a sua arquitetura em território angolano”* (Fonte, 2012, p. 60). Nessa portaria estavam numeradas algumas regras que promoviam a ventilação dos espaços, por exemplo a obrigatoriedade de qualquer edifício ser sobrelevado, pelo menos quatro palmos, em relação ao solo (Fonte, 2012).

No movimento moderno a adaptação da arquitetura aos trópicos ganhou mais imponência, onde a ventilação cruzada e a proteção solar eram fatores condicionantes da arquitetura. Le Corbusier defendia a introdução de grandes envidraçados que permitissem a introdução de sol de modo a responderem as novas exigências higiénicas, mas nos climas tropicais era necessário controlar a entrada de luz solar. Daí a introdução de elementos formais como brise soleil, palas, grelhas de betão, etc.; introduzindo uma nova expressão formal moderna em países tropicais (Fonte, 2012; Raposo, 2011).

Em Angola, a obra de Richard Neutra influenciou a *“relação entre o interior e o exterior e na valorização dos espaços exteriores cobertos através do*



*prolongamento das coberturas, assegurando dessa forma uma proteção natural tanto do sol, como da chuva.”* (Fonte, 2012, p. 61). Pinto da Cunha, Francisco da Silva Dias, Antonieta Jacinto e Vieira da Costa foram os verdadeiros executores em Angola do movimento moderno, introduzindo medidas de maneira a melhorar a adaptação ao clima tropical (Fonte, 2012, p. 61).

Na proposta do centro cultural será feita uma reinterpretação dos materiais e das formas utilizadas no movimento moderno nos trópicos, fazendo uso de brise soleil e do betão, mas inserido materiais naturais de modo a se relacionar com o meio envolvente e com a habitação social.

#### 5.4.4. COMPONENTE NATURAL, LAZER E CULTURAL

A componente natural, de lazer e cultura neste tipo de espaço de transição – nomeadamente no centro cultural e parque urbano – é essencial para promover a permanência do local, a “viscosidade” referida anteriormente, de modo a prevenir a degradação precoce da ligação entre a parte baixa e a parte alta. Estas três características estão intimamente ligadas, visto que a componente natural dum lugar pretende proporcionar bem-estar à população, essências num espaço de lazer onde possa se realizar atividades lúdicas, artísticas, desportivas, etc.; que promovam a cultura através da criação e divulgação de bens culturais geradas pela convivência de pessoas. Sendo estes conceitos abordados mais a frente.

#### 5.4.5. PARQUE URBANO

*“Plantar uma árvore passou a ser um ritual social que se transformou quase num dever cívico.”* (Fadigas, 1993, p. 121)

A incorporação da componente natural na cidade deixou de ser simplesmente uma forma de embelezamento da urbe quando, no período pós-Revolução industrial, os problemas de poluição e de salubridade tornaram-se incontornáveis. Os parques urbanos foram encarados como uma forma de combater esses problemas. Esses elementos passam a **se** integrar na malha urbana, sendo abordados como elemento essencial para

o desenho da cidade. Devido a proporcionarem melhor vivência da cidade, passou a ser um estímulo à atividade económica. Visto que trazia bem-estar aos trabalhadores dos espaços ao redor destas áreas verdes, mas também valorização às habitações (Fadigas, 2008).

Elebenezzer Howard, no virar do século XIX, em 1898, publica o livro *Garden Cities of Tomorrow*, como resposta às más condições de vida nas cidades industriais. A proposta consistia na criação de novas entidades urbanas autossuficientes, que comportassem o melhor do meio urbano e rural. O seu modelo de *Cidade-Jardim* caracterizava-se por uma estrutura radial, que muito sinteticamente, posicionava um grande parque urbano e equipamentos públicos no interior da estrutura urbana, exterior a este, desenhava-se um anel que albergava a habitação e alguns pequenos equipamentos públicos, seguindo-se o anel dos armazéns e outras infraestruturas, sendo o ultimo anel dedicado a produção agrícola (aula professor Leonel Fadigas - O processo e o urbanismo contemporâneo – 08-11-2012).

Na continuação deste pensamento Arturo Soria y Mata apresenta a *Cidade Linear* que propões uma ruralização da vida urbana tentando responder aos mesmos problemas que Howard assinala de forma distinta, onde a ocupação do território deveria ser somente 1/5 de área construída e o restante para área verde/agrícola.

A Carta de Atenas, apresentada por Le Corbusier, em 1933, também tenta responder aos problemas das cidades industriais, com áreas pouco densas, ocupadas com diversas funções – opondo-se a ideia da cidade jardim nesse aspeto – onde os espaços verdes eram essenciais para a salubridade desejada dentro do meio urbano.

Em suma, a necessidade da componente natural só é sentida na Revolução Industrial, quando esta quase desaparece e associa-se o bem-estar e melhores condições de vida a esses espaços, criando a problemática de integração de espaços verdes no meio urbano. De facto, esta procura de

como os espaços verdes **se** agregam no tecido da cidade continua até aos dias de hoje.

### 5.5. DEFINIÇÃO DO PROGRAMA

O centro cultural, como foi abordado anteriormente, necessita albergar espaços de lazer, de informação, de criação cultural, de divulgação cultural, etc.. Partindo destes pressupostos, o centro cultural, em primeiro lugar, acolhe o parque urbano e o parque urbano acolhe o centro cultural. De maneira a poder proporcionar momentos de lazer e interação entre as diferentes classes sociais provenientes dos bairros da cota baixa e da cota alta.

Em segundo lugar, a transição entre estas duas cotas é realizada através do próprio centro cultural, este acolhe a estação do elétrico que faz essa ligação, sendo esta parte essencial do programa.

São propostas pequenas lojas comerciais para que haja diferentes tipos de interações, introduzindo diversas dimensões ao espaço público. Também se propõe dois espaços exteriores, um dedicado a jogos tradicionais e outro a exposição de esculturas de maior porte, deste modo promovendo e divulgando a cultura popular. É neste seguimento que o museu da cultura popular é um elemento programático essencial, já que será a temática de todo o centro cultural – a cultura popular. A parte de museu alberga salas de exposição de trajes típicos, artesanato, também tem salas dedicadas a tradições orais como lendas e contos, e uma área de música onde a população terá a oportunidade de experimentar instrumentos, ver a origem destes, e vivenciar vários tipos de música e danças. Para isso é introduzida uma sala de apresentações de dança e performances musicais para demonstrações provenientes dos *workshops* realizados neste centro cultural. Similarmente é sugerido um miradouro com um restaurante, de maneira a proporcionar a usufruição da vista a todas as pessoas. Ainda se integra todos os usos de apoio, nomeadamente zona administrativa: com sala reuniões, uma pequena receção, sala de

descanso, sala de trabalho comum, salas administrativas; armazém, com zona de cargas e descargas e ainda estacionamento subterrâneo.

A componente de informação é introduzida no programa através da biblioteca, contendo uma área de estudo, uma área de leitura e uma área de trabalhos coletivos. Para além destas, tem uma área infantil, que conta com uma sala do conto, e ainda uma sala que disponibiliza computadores, uma videoteca e uma área dedicada à música.

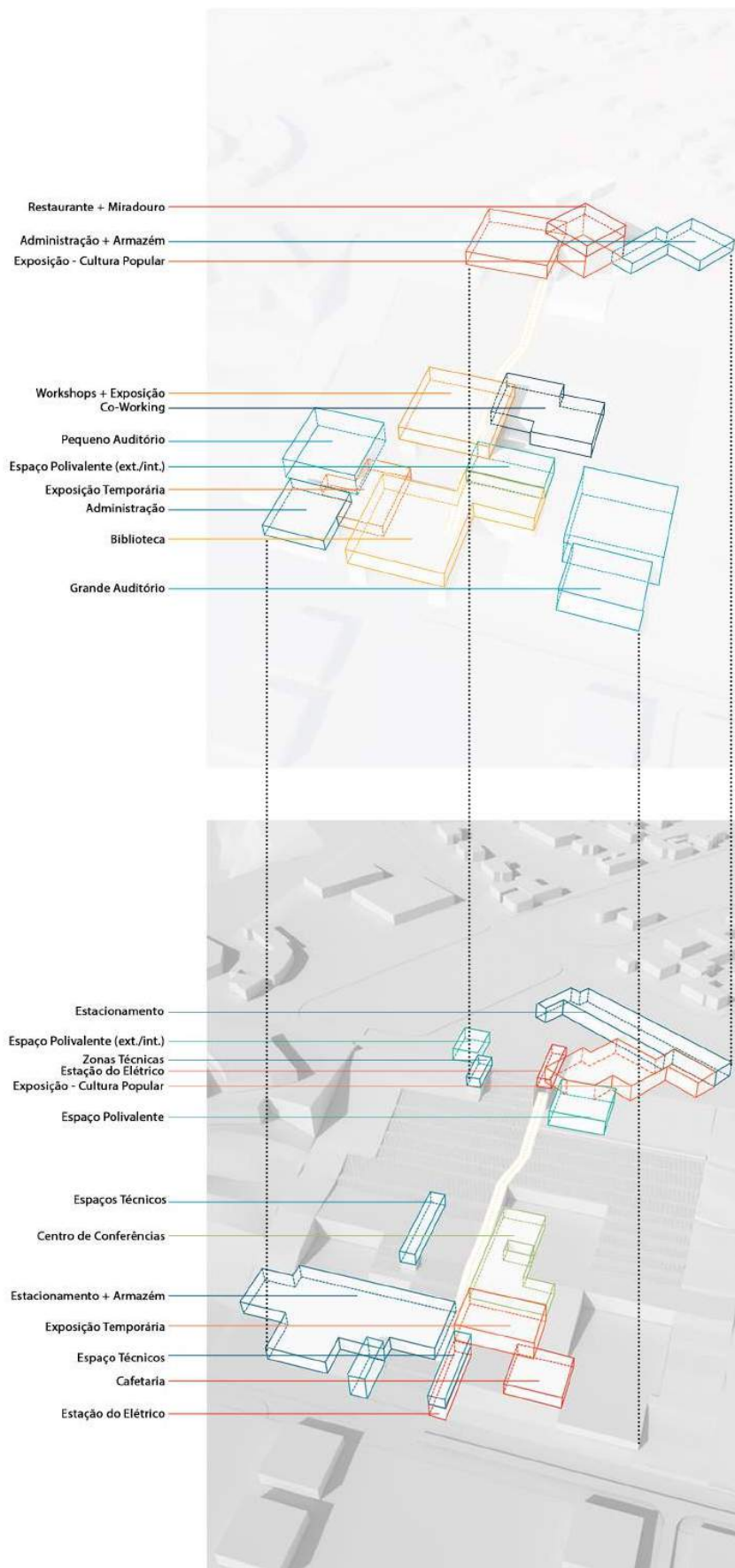


FIG. 67 - PROGRAMA DO CENTRO CULTURAL

A partilha de conhecimento e a produção cultural também foram componentes tidos em conta, daí a inserção de espaços de *workshops*, com salas específicas para teatro, pintura, música, dança, etc.. Possuindo uma cafeteria de apoio e um espaço de exposição para os trabalhos resultantes destes *workshops*. No seguimento desta temática, vem a introdução de um centro de conferências e um espaço de *co-working*. O espaço de *co-working* dá a oportunidade a que pessoas sem muitos recursos consigam alugar um espaço partilhado para iniciar novos projetos. Este espaço dispõe de escritórios individuais e um grande espaço partilhado com o acesso a pequenas salas de reuniões, espaço de cacifos e, ainda, um pequeno espaço de refeição. Para além destes usos, ainda são adicionados dois auditórios ao programa, um pequeno e um grande para todo o tipo de demonstrações culturais, ligando, assim, a componente de turismo, tal como se comporta o museu. Este centro cultural através destes auditórios e da parte dedicada ao museu atrai pessoas de fora da cidade que procuram fazer turismo cultural, imprimindo outra componente, trazendo diversidade nas vivências do espaço.

#### 5.4. O PROJETO

O centro cultural foi desenvolvido como projeto final de mestrado, devido à sua importância como elemento gerador de novas dinâmicas e articulador entre a parte baixa e a parte alta, respondendo à necessidade de eliminar a rutura originada pela topografia, imprimindo, desta forma, à encosta uma componente natural, cultural e de lazer.

O conceito da intervenção foi que este elemento edificado se desenvolvesse sobre um eixo que ligava duas praças, uma na cota baixa, pontuada pelo edifício requalificado da estação de caminho-de-ferro e a outra na cota alta que alberga o cine-esplanada Miramar – também este reabilitado com a intervenção - e o clube de caçadores. Estas duas praças seriam pontos de entrada do centro cultural disposto na encosta, albergando as estações de elétrico. Este eixo dinamizador surge como metáfora do eixo da cidade de origem portuguesa, que intercala várias

praças e, também, ligará uma rede de praças que é interrompida pela encosta.



FIG. 68 - LIGAÇÃO ENTRE PRAÇAS

O eixo de ligação pretende permitir a transitoriedade através do elétrico e de um caminho pedonal mais direto, mas também tem como objetivo promover a permanência para que ocorra a valorização da encosta. A estadia do transeunte é feita no espaço público e no centro cultural e são estes elementos que sustentam o eixo de articulação. Para isso, os volumes quadrangulares do centro cultural relacionam-se com as habitações e a forma dos quarteirões da intervenção urbana, sendo sobrelevados e definindo o caminho e conferindo uma dinâmica de espaços cobertos e descobertos – sombra e luz.

A disposição dos volumes quadrangulares, que estão na génese deste edificado, é condicionada pelo eixo e pela topografia do território. Estes pretendem passar a ideia que foram assentes sobre a topografia existente, orientados a N-S como o eixo. Esta orientação, para além de ter vantagens climáticas, vem na lógica de não contrariar a disposição genérica da topografia. Na cota alta a orientação sofre uma rotação, visto que se pretende relacionar com a praça e o desenho urbano já existente.

De facto, todos os volumes estão interligados, de certa forma, em primeira instância pelo elétrico e pelo espaço público, e ao dividirmos o centro cultural em dois complexos, um na parte baixa e outro na parte alta, cada complexo é constituído por vários volumes quadrangulares ligados entre si.



FIG. 69 - CORTE ESQUEMÁTICO DO CENTRO CULTURAL

O complexo da cota baixa desenvolve-se, aproximadamente, na cota 14, 17, 20, 25, 28, 34. A estação localiza-se na cota 14 sob um dos volumes sobrelevados. Também a entrada para este complexo se encontra coberta por esse elemento. A entrada faz-se através da cota 20, que está ligada com a cota da praça (14) através de comunicação vertical: escadas, escadas rolantes e elevadores. No espaço exterior coberto, localiza-se uma pequena receção num volume cubico transparente, para não quebrar a noção de continuidade. É na cota de entrada que se encontra o pequeno auditório e o grande auditório, tendo um como o outro estão orientados de maneira a aproveitar a topografia do local para definir a inclinação da plateia. O pequeno auditório é composto formalmente por dois volumes, sendo o mais pequeno reservado para o palco, e o maior reservado para toda a plateia e zona técnica. A zona técnica é organizada na lateral do volume subindo consoante a inclinação da audiência. Antecedendo a entrada do pequeno auditório está um átrio, que possui uma área de exposição temporária, uma receção e uma loja do centro cultural. Ainda dá acesso à área de administração e à biblioteca. A área de administração é composta por uma sala de reuniões, posicionando-se no centro do volume, também tem gabinetes de administração, sala de trabalho comum, sala de descanso; tendo acesso direto aos armazéns e ao estacionamento, posicionados diretamente por baixo.



O edifício sobrelevado encontra-se à cota 25, e alberga a biblioteca e a entrada, que é realizada por uma escada na lateral do volume com vista para a rua. A área principal da biblioteca está dividida numa zona de estudo individual, uma zona de trabalhos de grupo e por uma zona de leitura. Esta última está localizada numa plataforma quadrangular elevada no centro do volume de maneira a funcionar como barreira entre os trabalhos de grupo e o estudo individual. A biblioteca ainda possui uma mediateca e zona infantil, que se encontram noutro volume, na cota 28, acessível por rampa e escadas. Esta área dispõe-se em *mezzanine* sobre uma área de exposição temporária na cota 20, onde se localiza o grande auditório.

O grande auditório, tal como o pequeno, também se caracteriza por dois volumes, um para o palco e outro para a plateia; as zonas técnicas encontram-se por detrás do palco. A plateia divide-se em dois níveis, uma parcialmente sobreposta à outra; daí surge a dupla escada que caracteriza as laterais. Uma primeira para subir a plateia na cota mais baixa e outra mais inclinada para alcançar o segundo nível da audiência.

O átrio que antecede este auditório, tem acesso a uma cafetaria, com esplanada no exterior coberta, e possui um espaço para exposição temporária que se organiza numa grande escadaria, onde alguns degraus são suprimidos dando origem a plataformas expositores. São essas mesmas escadas que dão acesso ao centro de conferências, que na sua maioria se encontra enterrado. Este *foyer* com duplo pé direito é confrontado por duas *mezzanines* (cota 28), uma correspondente à mediateca e outra que é caracterizada por um espaço exterior coberto, com carácter polivalente. O centro de conferências possui um grande corredor iluminado por luz zenital e no seu termo encontra-se um pátio com um jardim; este pátio ilumina um pequeno átrio do centro de conferências e uma das salas de conferências, dando assim a oportunidade de luz natural, que pode ser obstruída consoante o que o utilizador do espaço pretenda. Esse pátio, para além do jardim, possui uma escada de emergência, e adjacente uma das fachadas cortina – translúcidas - que delimita o pátio em que se desenvolve a escada que faz ligação ao espaço de *co-working*. Este espaço pode ser acedido

através da entrada da cota 20, atravessando o centro de conferências ou diretamente através da cota 28, que é a cota que liga o centro cultural aos outros equipamentos do parque urbano, através de um caminho pedonal. O espaço de *co-working* encontra-se semienterrado, daí possuir um pátio, de modo a permitir luz natural a todos os gabinetes e à cafetaria que este espaço detém. Ainda possui um grande espaço de *co-working*, com subdivisões, como salas de reuniões e espaços de apoio.

O espaço de *workshops*, está localizado num volume sobrelevado à cota 33, tem acesso através do espaço de *coworking*, é caracterizado por salas de *workshops* nas suas laterais, e uns volumes mais baixos que também são salas de diferentes usos, criando três corredores, um maior no centro e os outros exteriores, sendo o maior para as exposições provenientes dos *workshops* e os outros para a entrada nas salas. Ainda se desenvolve uma cafetaria numa área exterior coberta, com vista para norte, nomeadamente para o mar. Em todo o projeto as vistas foram consideradas importantes, por essa razão as fachadas nortes dos volumes serem, por regra, desafogadas, permitindo a analogia com a toponímia do lugar – Miramar e bairro da Boavista.

No complexo, na zona alta, a entrada faz-se através do volume mais alto, onde também se localiza a estação do elétrico, acessível pelo exterior, na cota 51. Este volume é atravessado por um vazamento quadrangular vertical no seu centro, onde acontece a ligação vertical através de escadas retas. No nível de entrada, encontra-se um espaço de exposição temporária. Também neste nível, mas através de outra entrada localiza-se o espaço administrativo em muito semelhante ao da cota baixa. O piso disposto na cota 46, sob o nível de entrada, caracteriza-se por ser quase todo subterrâneo, onde se encontra o espaço expositivo de trajes tradicionais, que se conecta ao espaço dedicado à música e às danças, com pequenas salas para experimentação de diferentes tipos de música tradicionais, espaço de exposição de instrumentos e experimentação dos mesmos – localizados na parte mais enterrada devido à componente acústica. Existe ainda outra área neste piso, dedicada às lendas, histórias e

contos, com pequenas salas para a visualização de vídeos e uma área expositiva, aberta para um pátio, que mais uma vez contém um pequeno jardim e escadas de emergência. Ainda neste nível, é reservado um volume para um espaço dedicado às preformas musicais e de dança e, com um modesto *foyer* e uma pequena sala de conferências, de modo que os trabalhos desenvolvidos nos *workshops* possam ser demonstrados ao público em geral - população e turistas.

No terceiro volume, sobrelevado (cota 56) sobre o eixo dinamizador, encontra-se uma área expositiva dedicada ao artesanato e arte popular, que é caracterizado por um atravessamento de grande vazado quadrangular, que trará luz zenital ao espaço público no piso de entrada. No último piso, encontra-se um miradouro com um restaurante. Este miradouro despojado de qualquer mobiliário, exceto um banco corrido que vem na continuação do volume, pretende ser acessível a todos, sendo o único foco a maravilhosa vista que deu nome ao lugar onde se implanta: Miramar.

Quanto ao espaço público que integra o centro cultural, na cota alta, é caracterizado por espaços de pequeno comércio e restauração, para introduzir uma nova dinâmica urbana ao espaço público, para que não seja sustentado apenas pelo centro cultural. Também é de referir um espaço exterior expositivo, para grandes esculturas, que se posicionasse sobre a pegada do edifício na cota 46, sendo delimitado por paredes com grandes aberturas, descoberto, deste modo, mantendo a lógica conceptual do edifício. Outro espaço exterior, mas coberto, é uma pequena área quadrangular dedicada a jogos populares. A praça na zona baixa também é pontuada com pequenos edifícios de comércio, com estruturas de sombreamento para que fomenta episódios espontâneos por parte da população.

O espaço público diretamente relacionado com o centro cultural, caracteriza-se por uma grande escadaria, que é pontuada por pequenas áreas verdes que promovem permanência. As próprias escadas são locais de permanência e de transição consoante o utilizador deseje. Ainda existe



FIG. 70 - ASPEN ART MUSEUM - SHIGERU BANH

FONTE

:[HTTP://WWW.ARCHDAILY.COM/546446/ASPEN-ART-MUSEUM-SHIGERU-BANH-ARCHITECTS/](http://www.archdaily.com/546446/ASPEN-ART-MUSEUM-SHIGERU-BANH-ARCHITECTS/)



FIG. 71 - MUSEU DE ARTE MODERNA KOBE - TADAO ANDO

FONTE: AUTORA



FIG. 72 - BRISE SOLEIL DE MADEIRA

FONTE:

[HTTP://WWW.ARCHDAILY.COM/260663/PRIVATE-HOUSE-GRAMAZIO-KOHLER](http://www.archdaily.com/260663/PRIVATE-HOUSE-GRAMAZIO-KOHLER)

uma grande plataforma, adjacente ao pequeno auditório, que pretende abrigar um parque infantil.

Quanto à materialidade, os volumes são compostos por paredes de betão branco estruturais nas laterais – este e oeste. Este material foi escolhido de modo a fazer uma analogia com os materiais usados no movimento moderno nos trópicos, e pelo seu envelhecimento que irá absorver a cor natural na terra vermelha de Luanda, adquirindo uma patina junto ao solo, mas também foi selecionado pelo seu comportamento estrutural. Pois serão essas paredes que suportarão treliças tridimensionais de madeira, estas para além de cumprirem um objetivo estrutural, vão imprimir ao espaço uma filtração da luz natural em muitos espaços com luz zenital, e trazer a componente natural na madeira presente para o interior dos espaços.

Outra reinterpretação do movimento moderno foi o uso de *brise soleil*, também este em madeira. Estes serão usados na fachada norte – com mais incidência solar – em conjugação de uma dupla fachada. Para além das suas boas características ambientais, permite o seu alargamento para que haja a possibilidade de ser habitada em alguns espaços, filtrando a luz. Na fachada sul – com menos incidência solar – não existe a utilização de dupla fachada, mas é caracterizado por um plano de envidraçado com um ritmo dado por os painéis de vidro com um caixilho em madeira, relacionando-se com o *brise soleil* da fachada a norte.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após o processo de investigação verificou-se que a área de intervenção se desenvolveu seguindo os modelos urbanos portugueses, situando-se no litoral e alastrando-se, numa primeira fase, na parte baixa da cidade devido à implantação da ermida de N.S. da Nazaré, dando forma a um eixo dinamizador paralelo a linha de costa, como aconteceu no Funchal e em Salvador da Baía.

Seguindo o que sucedeu na cidade em estudo – Luanda – e nas cidades analisadas, a parte alta da zona de intervenção desenvolve-se posteriormente, associada à nobreza. Embora em Miramar não fosse associada ao poder, próprio da parte alta, numa primeira apropriação do espaço, essa faceta foi impressa posteriormente com o bairro Miramar – local de embaixadas e edifícios de poder.

A encosta abordada, em muito semelhante às restantes encostas que circundam a baía de Luanda, funciona como elemento delimitador essencial, nos primeiros tempos, para a defesa da cidade. No entanto, na atualidade, já não faz sentido a rutura urbana que imprime ao lugar, daí a pertinência de uma intervenção no local - um centro cultural aliado ao parque urbano pretende quebrar a realidade existente.

O centro cultural introduz a componente cultural e de lazer para que a população – originária de todas as classes sociais – possa disfrutar do mesmo local, de modo a tentar diluir as tensões existentes entre elas, promovendo a interação coletiva e possibilitando que as pessoas se identifiquem com a cidade.

A ligação entre a parte alta e a parte baixa, deixa de ser apenas atravessamento quando introduzimos outras componentes. Nomeadamente atividades culturais, que, ao estarem tão ligadas ao modo de vida da população, fomenta a apropriação do lugar e que este não se degrade, evitando o retorno do vazio urbano.

O objeto arquitetônico principal deste projeto tem como propósito aliar a adaptação do território à intercalação de espaços exteriores e interiores, de lazer e culturais, de modo a permitir a *transitoriedade* associada à permanência, promovendo, assim, a “viscosidade” denominada por Cullen (1973). Esta intervenção ambiciona anular a rutura urbana gerada pela encosta através de um elemento de transição que, em conjunto com o parque urbano, valorize a própria encosta, de maneira a alterar o seu simbolismo e tirar partido das qualidades inerentes ao local, nomeadamente a vista sobre a cidade e o oceano, incentivando a criação de mais-valias e uma transformação positiva da imagem do lugar.

## 7. BIBLIOGRAFIA

- Amaral, I. do. (1968). *Luanda: estudo de geografia urbana*. Retrieved from <https://books.google.pt/books/about/Luanda.html?id=PHZ2QgAACAAJ&pgis=1>
- Caminho de Ferro do Monte. (n.d.). Retrieved from <http://www.bprmadeira.org/site/index.php/noticias/3922-caminho-de-ferro-do-monte->
- Cardoso, M. da C. L. (1950). *São Paulo da Assumpção de Luanda: apontamentos para a sua história*. Museu de Angola.
- Cardoso, M. da C. L. (1951). *Luanda antiga*. Museu de Angola. Retrieved from <https://books.google.com/books?id=j38bAAAAIAAJ&pgis=1>
- Carita, R. (n.d.). Carros de Bois. Retrieved from <http://aprenderamadeira.net/carros-de-bois/>
- Carita, R. (2003). O sítio da Sé. *Dossiê: Sé In: Monumentos: Revista Semestral de Edifícios E Monumentos Nacionais Nº19*, 9–16.
- Carita, R. (2013). *História do Funchal*. Funchal: Associação Académica da Universidade da Madeira.
- Carita, R. (2015). Carro de Cesto do Monte. Retrieved from <http://aprenderamadeira.net/carro-de-cesto-do-monte/>
- Cullen, G. (1973). *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70.
- Donato, L. (2009, June 1). *A cidade portuguesa nas províncias ultramarinas : uma análise iconográfica comparativa : Ilha de Moçambique, Goa, Salvador, Macau e Luanda*. Retrieved from <http://repositorio.unb.br/handle/10482/4181?mode=full>
- Elevador do Bom Jesus do Monte. (n.d.). Retrieved from <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/4379858/>
- Fadigas, L. de S. (1993). *A Natureza na Cidade. Uma Perspectiva Para a Sua Integração No Tecido Urbano*. FAUTL.
- Fadigas, L. de S. (2008). *Urbanismo e Espaços Verdes. Da Cidade Compacta à Cidade Jardim*. Lisboa: FAUTL.
- Fernandes, J. M. (1986). *O Funchal e o Urbanismo de raiz portuguesa no*

- Atlântico. In *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira 1986*. Funchal: DRAC.
- Fernandes, J. M. (1996). *Cidades e casas da Macaronésia*. Porto: FAUP Publicações.
- Fernandes, J. M., Fonte, M. M., & Janeiro, M. de L. (2010). *Angola No Século XX - Cidades, Território e Arquitecturas*. Lisboa: PERES-SOCTIP Indústrias Gráficas.
- Ferraz, S. (2005). *Espaço público de Luanda : património arquitectónico colonial angolano e português*. Porto : FAUP.
- Fonte, M. M. (2012). *Urbanismo e arquitetura em Angola, de Norton de Matos à revolução*. Caleidoscópio.
- Freudenthal, A., Fernandes, J. M., & Janeiro, M. de L. (2006). *Angola no século XIX: cidades, território e arquitecturas*. Printer Portuguesa.
- Gomes, F. (n.d.). História. Retrieved from [http://www.freguesiadamonte.com/?page\\_id=42](http://www.freguesiadamonte.com/?page_id=42)
- Jorge, P. A. F. (2007). VAZIOS ÚTEIS - CERZIR A CIDADE. In *Actas do Seminário Estudos Urbanos 2007*. Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa.
- Lamas, J. R. G. (1993). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lobo, M. L. da C., & Simões Júnior, J. G. (2012). *Urbanismo de colina: uma tradição luso-brasileira*. São Paulo: Editora Mackenzie.
- Malheiro, J. B. (n.d.). A ( An ) Estética do Turismo : topografias de uma cultura fabricada.
- Morgado, S. (2002). "Vazio." *Jornal Arquitectos* N° 206, 125–128.
- Pereiro, X. P. (2009). *Turismo cultural. Uma visão antropológica*. El Sauzal (Tenerife. España): ACA y PASOS. Retrieved from <http://www.pasosonline.org/colecciones/pasos-edita/108-numero-2-turismo-cultural>
- Pinto, G. B., Paulo, E. de, & Silva, T. C. da. (2012, June). OS CENTROS CULTURAIS COMO ESPAÇO DE LAZER COMUNITÁRIO : O CASO DE BELO HORIZONTE. *Cultur*, 86–108.
- Pires, R. (1950). *Luanda, cidade portuguesa fundada por Paulo Dias de*



- Novais em 1575: Luanda, Portuguese town founded by Paulo Dias de Novais in 1575*. Direcção dos Serviços de Economia.
- Portas, N. (2000). Do vazio ao Cheio. *Vazios Urbanos E O Planeamento Das Cidades - Caderno 2*. Retrieved from <http://www.cidadeimaginaria.org/eu/Dovazioaocheio.doc>
- Raposo, I. (2011). SINAIS DE MODERNIDADE NA ARQUITECTURA POPULAR EM LUANDA. In *La modernidad ignorada*. Alcalá: Universidade de Alcalá. Retrieved from <http://cargocollective.com/arquitecturamodernaluanda/Texto-4>
- Rossa, W. (1995). A Cidade Portuguesa. In *História da arte portuguesa, Volume 3*. Barcelona: Círculo de Leitores.
- Rossa, W. (2002). *A Urbe e o traço: uma década de estudos sobre o urbanismo português*. Almedina. Retrieved from <https://books.google.com/books?id=57BWGQAACAAJ&pgis=1>
- Salvador (BA). (n.d.). Retrieved from <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/287>
- Silva, I. M. N. da. (2000). *Luanda – a cidade e a arquitetura*. Universidade do Porto. Faculdade de Arquitectura.
- SILVA, M. F. DA. (2013). *CENTROS CULTURAIS: ANÁLISE DA PRODUÇÃO BIBLIOGRÁFICA MÁRIO FERNANDES DA SILVA CENTROS CULTURAIS: ANÁLISE DA PRODUÇÃO*. UNIVERSIDADE ANHEMBI MORUMBI MÁRIO FERNANDES DA SILVA.
- Souza Bierrenbach, A. C. de. (2011). Fluxos e influxos Arquiteturas modernas, modernização e modernidade em Salvador na primeira metade do século XX. *ARQUITEXTOS nº139.02*. Retrieved from <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.139/4158>
- Teixeira, M. C. (2012). *A Forma da Cidade de Origem Portuguesa*. São Paulo: Editora UNESP.
- Teixeira, M. C., & Valla, M. (1999). *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII : Portugal-Brasil*. Livros Horizonte.
- Trinçãõ, G. (n.d.). DO PARAFUSO, Marco da tecnologia baiana ... Retrieved from <http://www.bvconsueloponde.ba.gov.br/modules/conteudo/conteud>

o.php?conteudo=64

Trindade, A. J. P. (2000). *O fenómeno urbano na Africa subsahariana: o caso de Luanda*. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Universidade Federal da Baía (Ed.). (1979). *Evolução física de Salvador*. Salvador: Estudos Baianos.

Vale, T., Ferreira, M., & Fernandes, R. (2003). Elevador do Carmo / Elevador de Santa Justa.

Vieira, A., & Aguiar, J. (2012). A matriz urbana de origem portuguesa e as suas consequências na acessibilidade do espaço público. In *Conferência Internacional MORFOLOGIA URBANA NOS PAISES LUSÓFONOS*.

Número de palavras: 27 445

## I.CARTOGRAFIA

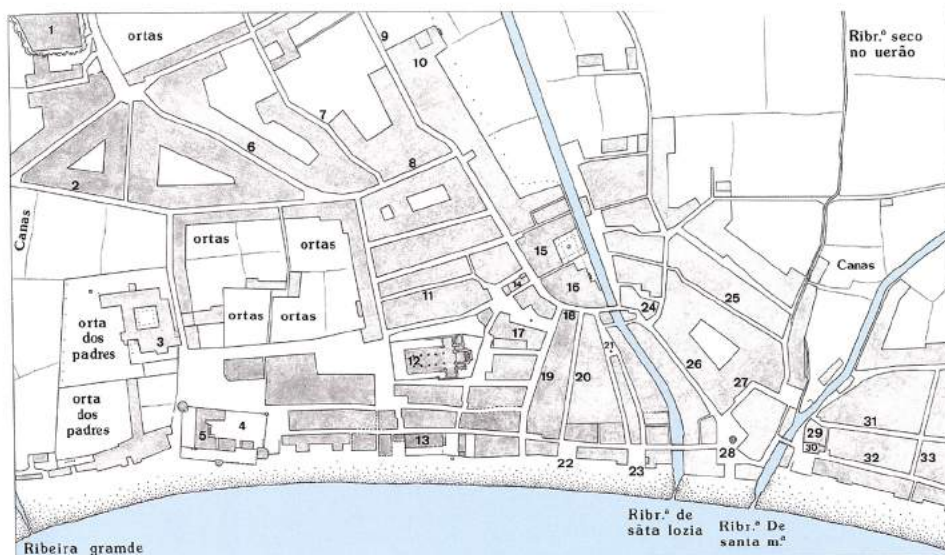






FIG.3 - PLANTA FUNCHAL 1570  
 FONTE: CEDIDDA PELA CMF



FIG.4 - PLANTA FUNCHAL 1913-1915  
 FONTE: CEDIDDA PELA CMF





FIG.5 - PLANTA FUNCHAL 1792-1863  
 FONTE: BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL



FIG.6 - PLANTA FUNCHAL 1803  
 FONTE: CEDIDA PELA CMF



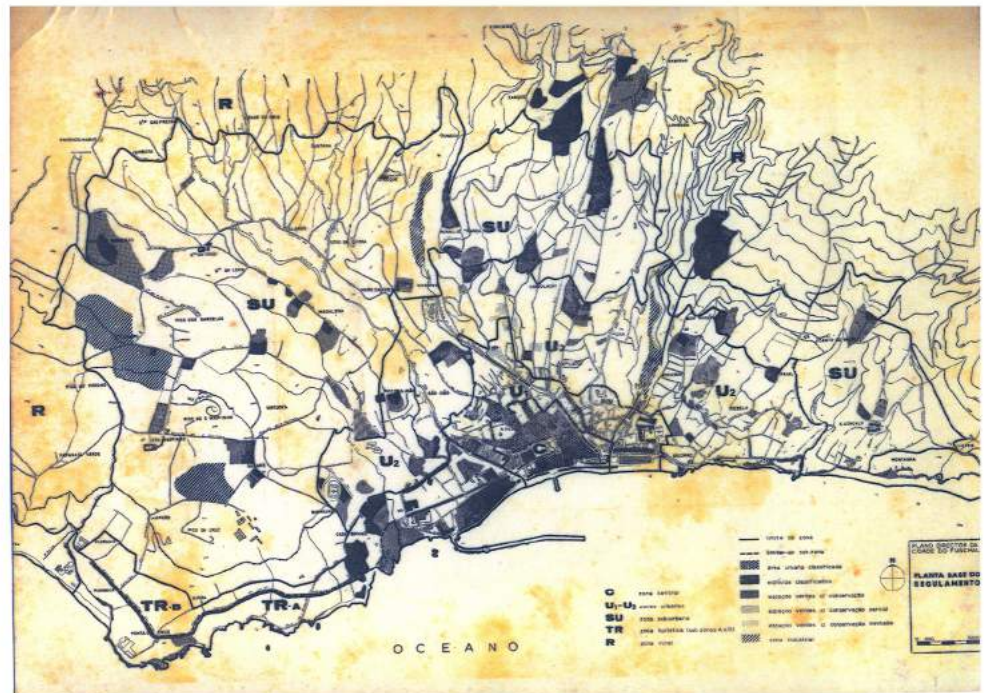


FIG.7 - PLANTA FUNCHAL 1972  
 FONTE: CEDIDA PELA CMF



FIG.8 - PLANTA FUNCHAL 1905  
 FONTE: CEDIDA PELA CMF





FIG.9 - PLANTA SALVADOR  
FONTE: A FORMA DA CIDADE DE ORIGEM PORTUGUESA

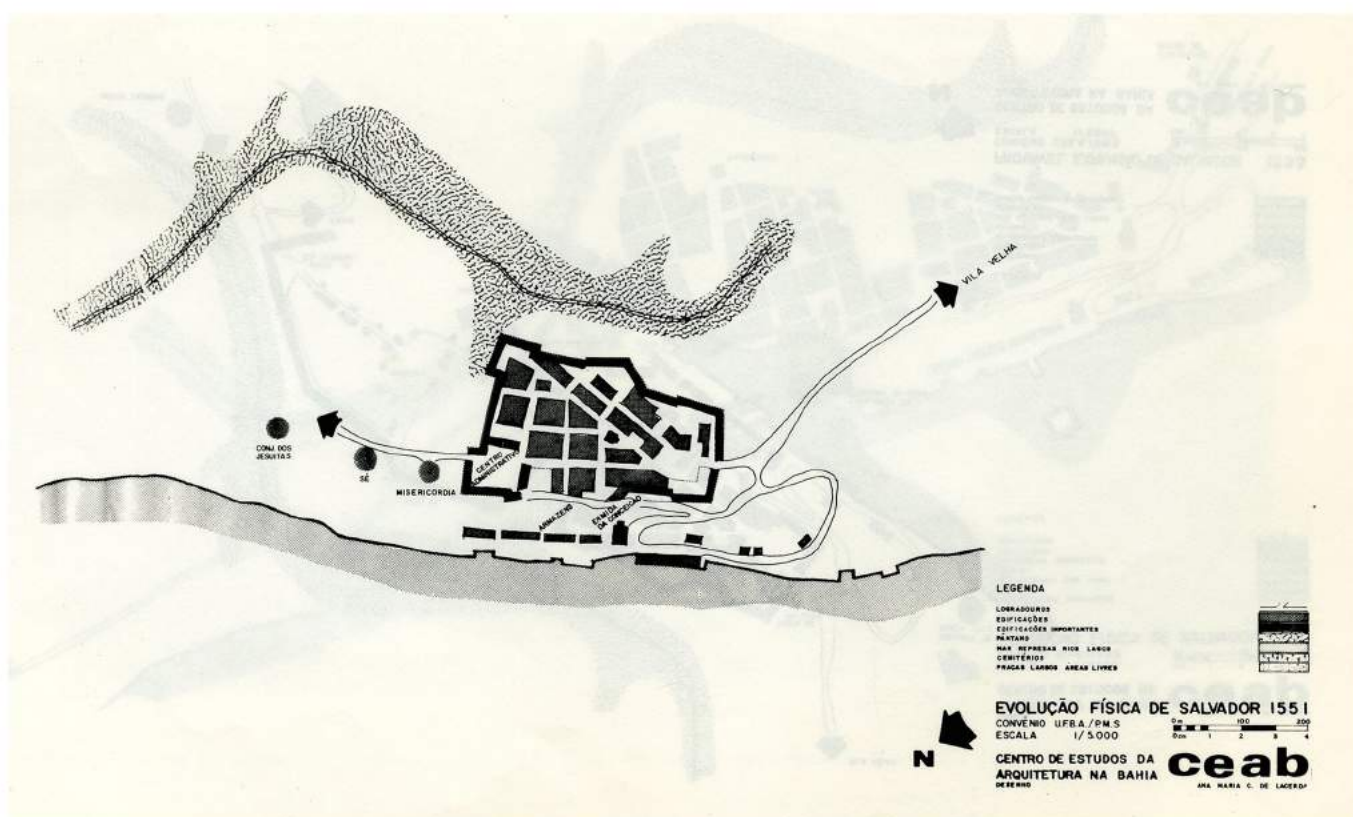


FIG.10 - PLANTA SALVADOR 1551  
FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR



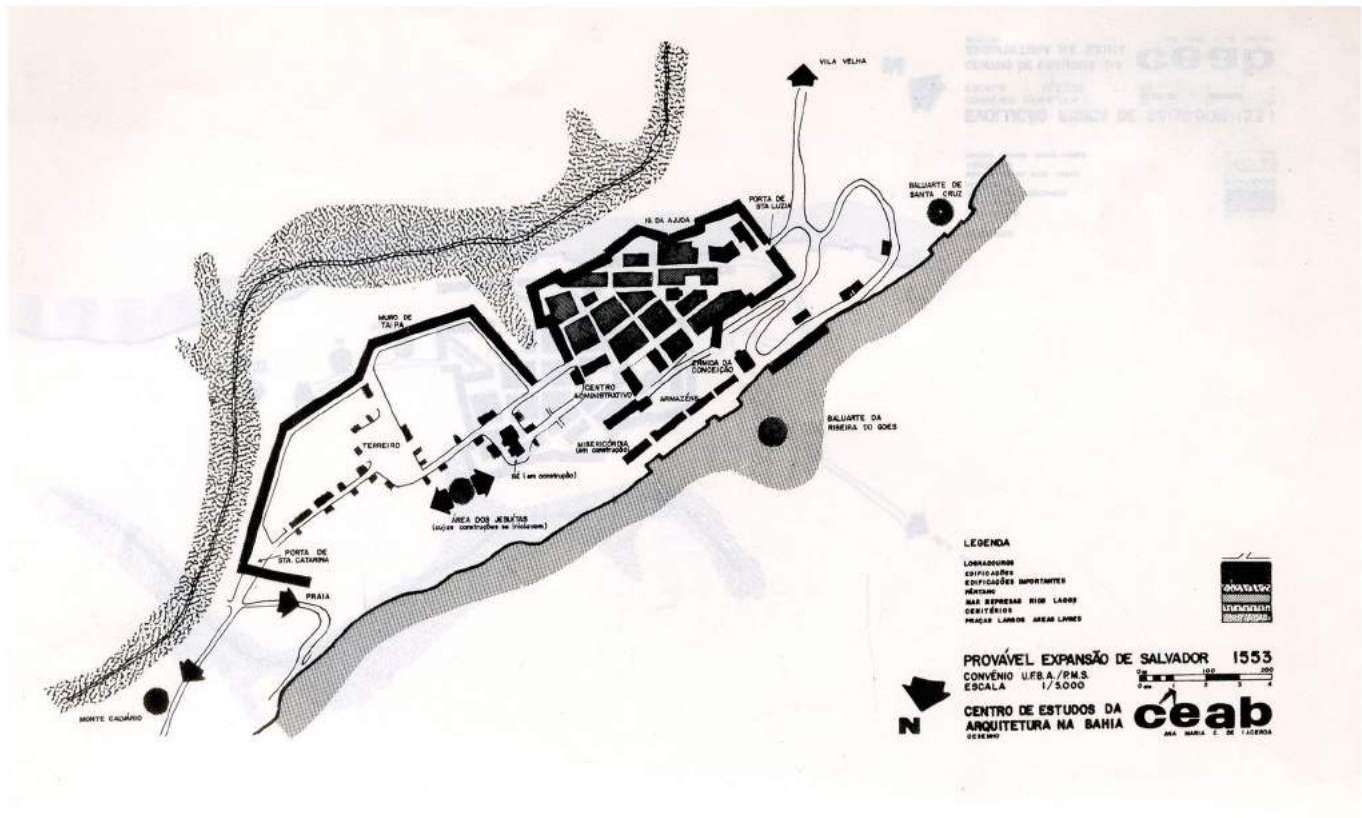


FIG.11 - PLANTA SALVADOR 1553  
FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR

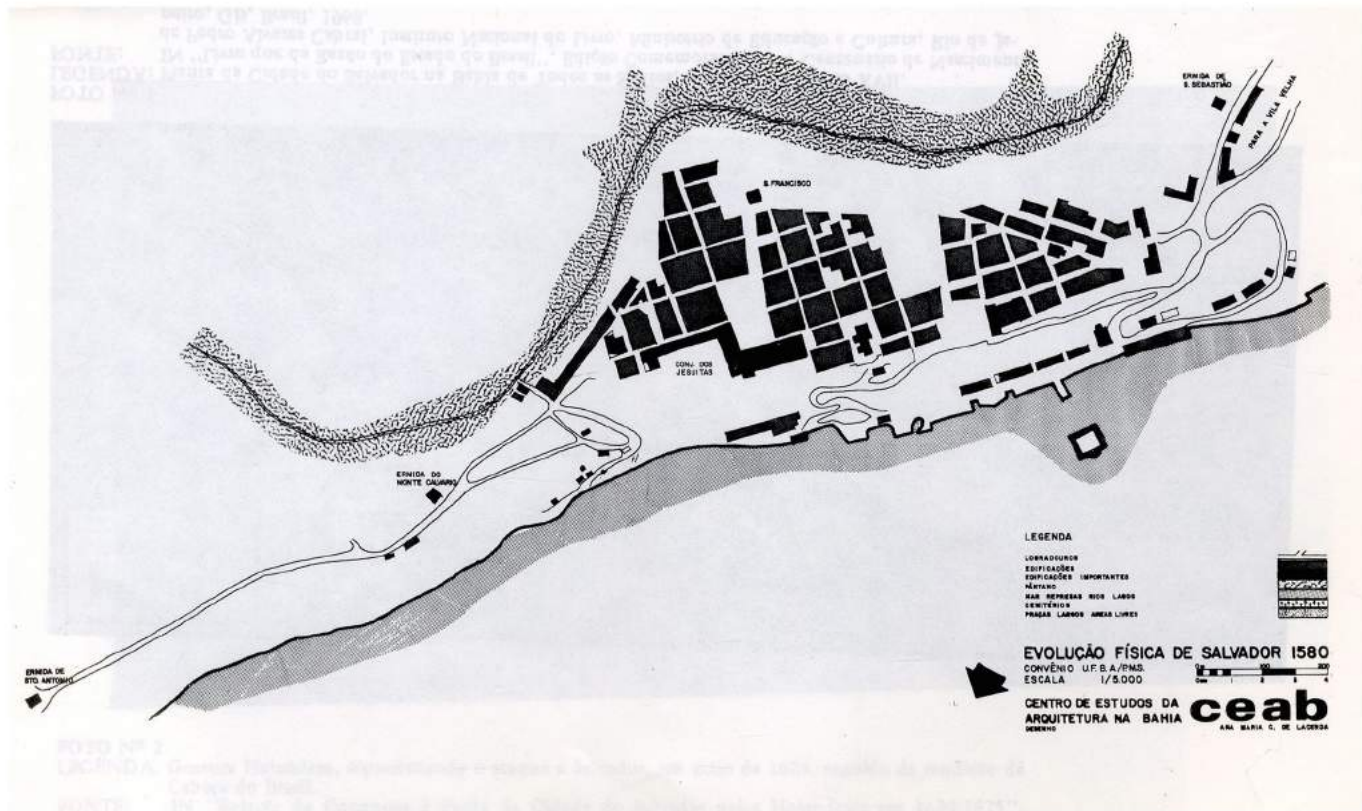


FIG.12 - PLANTA SALVADOR 1580  
FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR

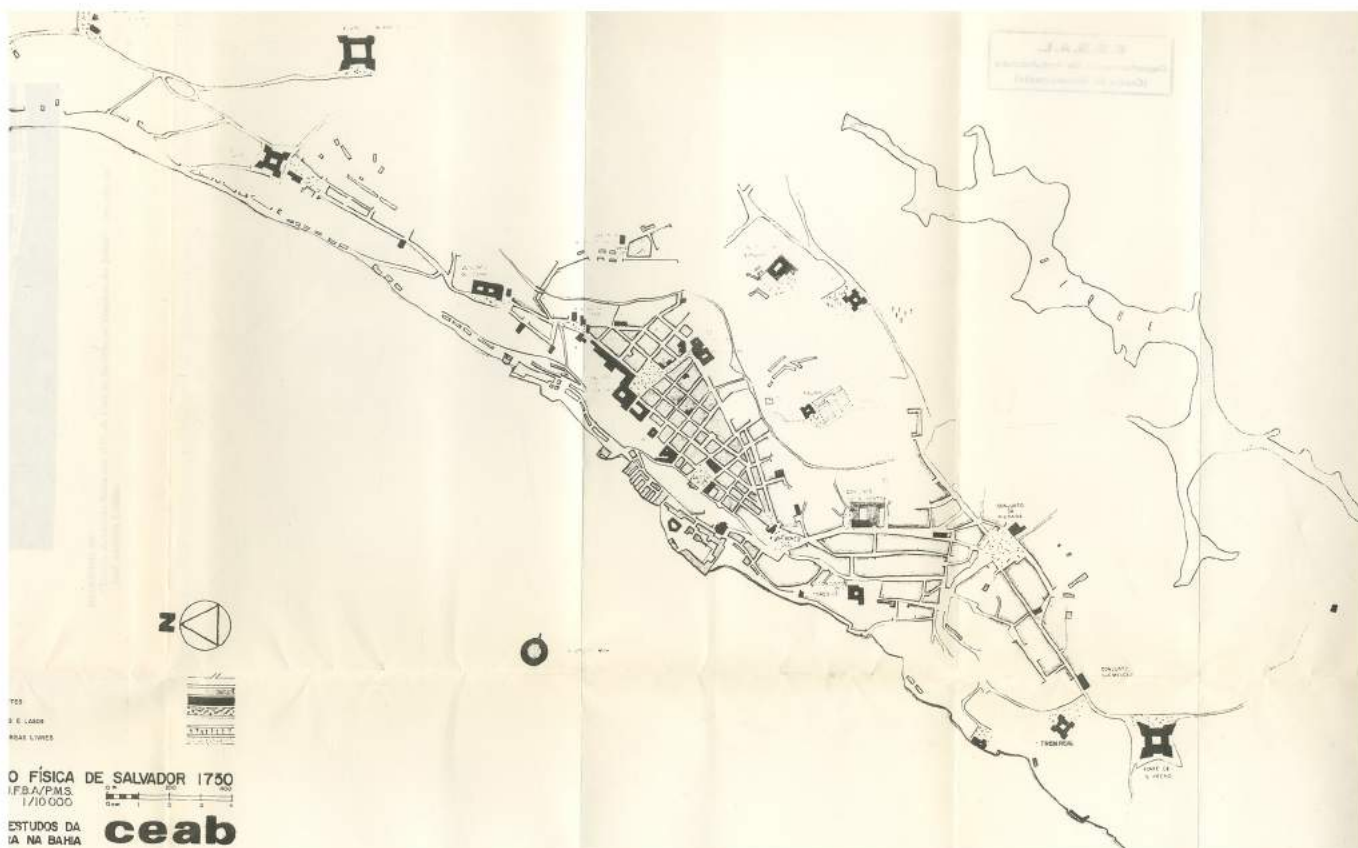
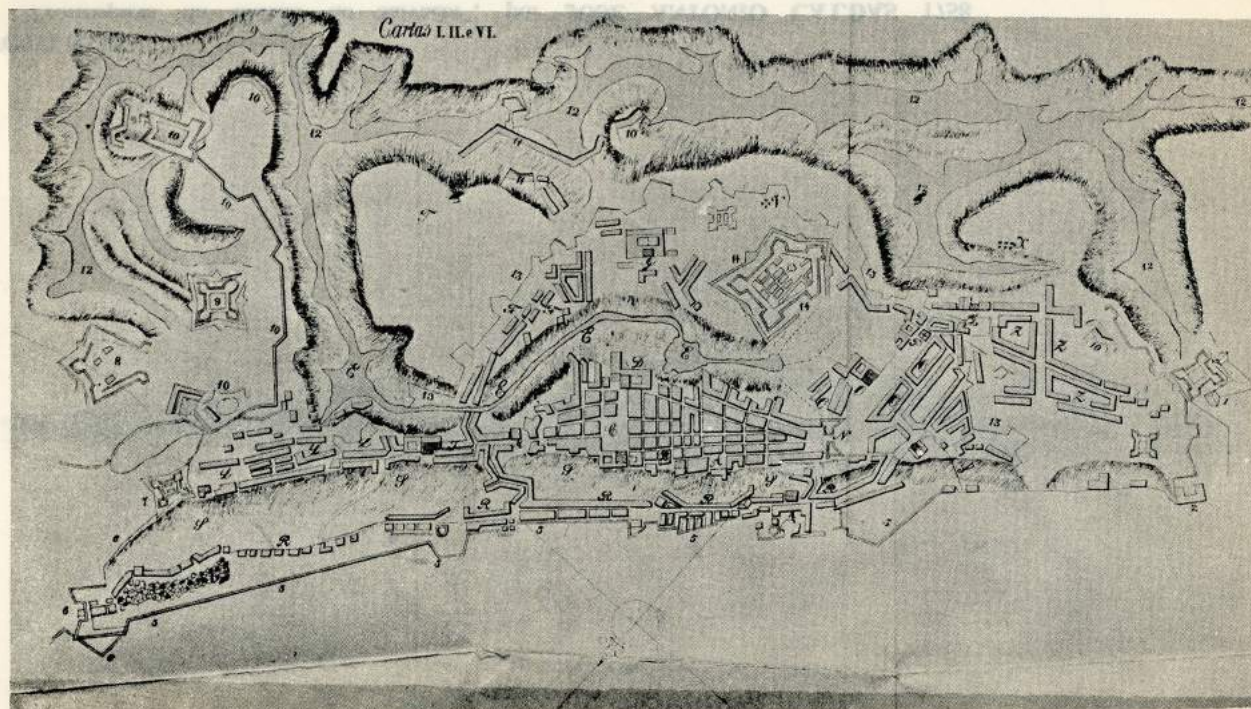


FIG.13 - PLANTA SALVADOR 1750  
 FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR



- FOTO Nº 06:  
 "Planta da Cidade do Salvador", pelo Brigadeiro JEAN MASSÉ 1715

FIG.14 - PLANTA SALVADOR 1715  
 FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR



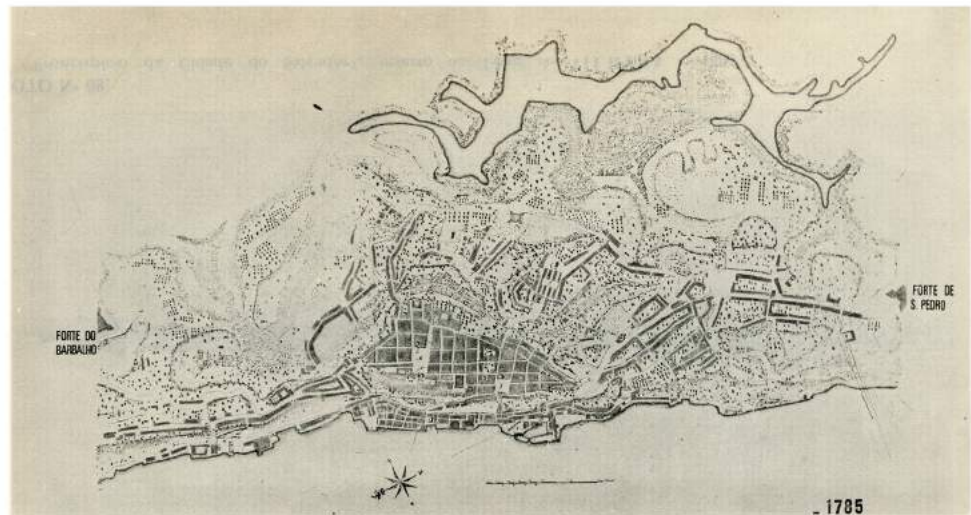
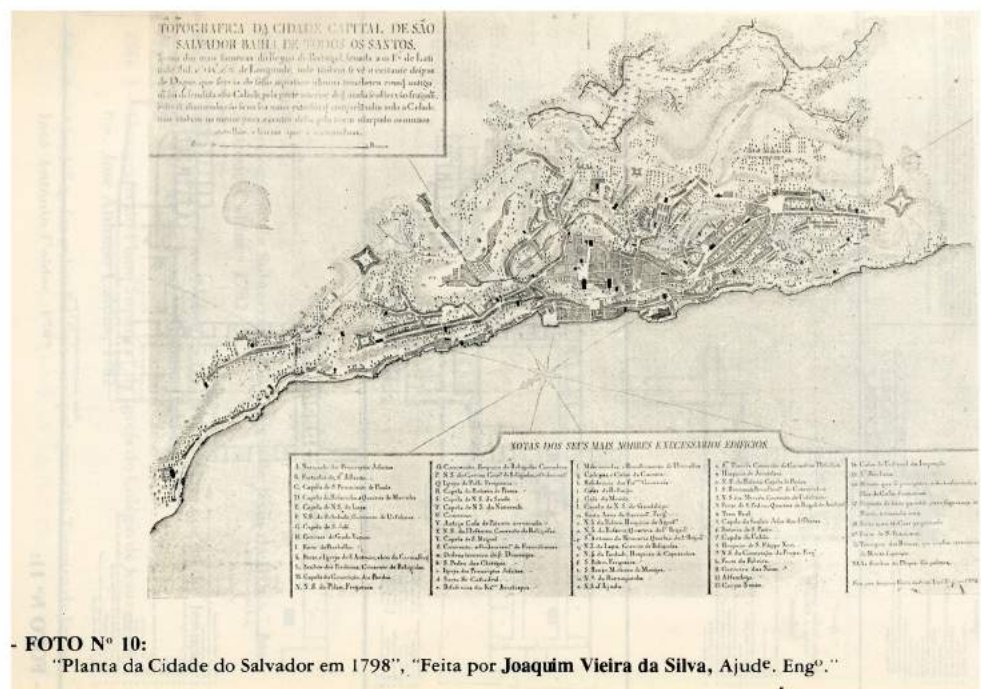


FOTO Nº 09:

"Planta da Cidade do Salvador em 1785 tirada por José Azevedo Galeão, Capitão-mor e Lente do Regimento de Artilharia, reduzida e riscada por Joaquim Segundo de Sá, Sargento do mesmo regimento.

FIG.15 - PLANTA SALVADOR 1785  
FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR



- FOTO Nº 10:

"Planta da Cidade do Salvador em 1798", "Feita por Joaquim Vieira da Silva, Ajuze. Engº."

FIG.16 - PLANTA SALVADOR 1798  
FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR

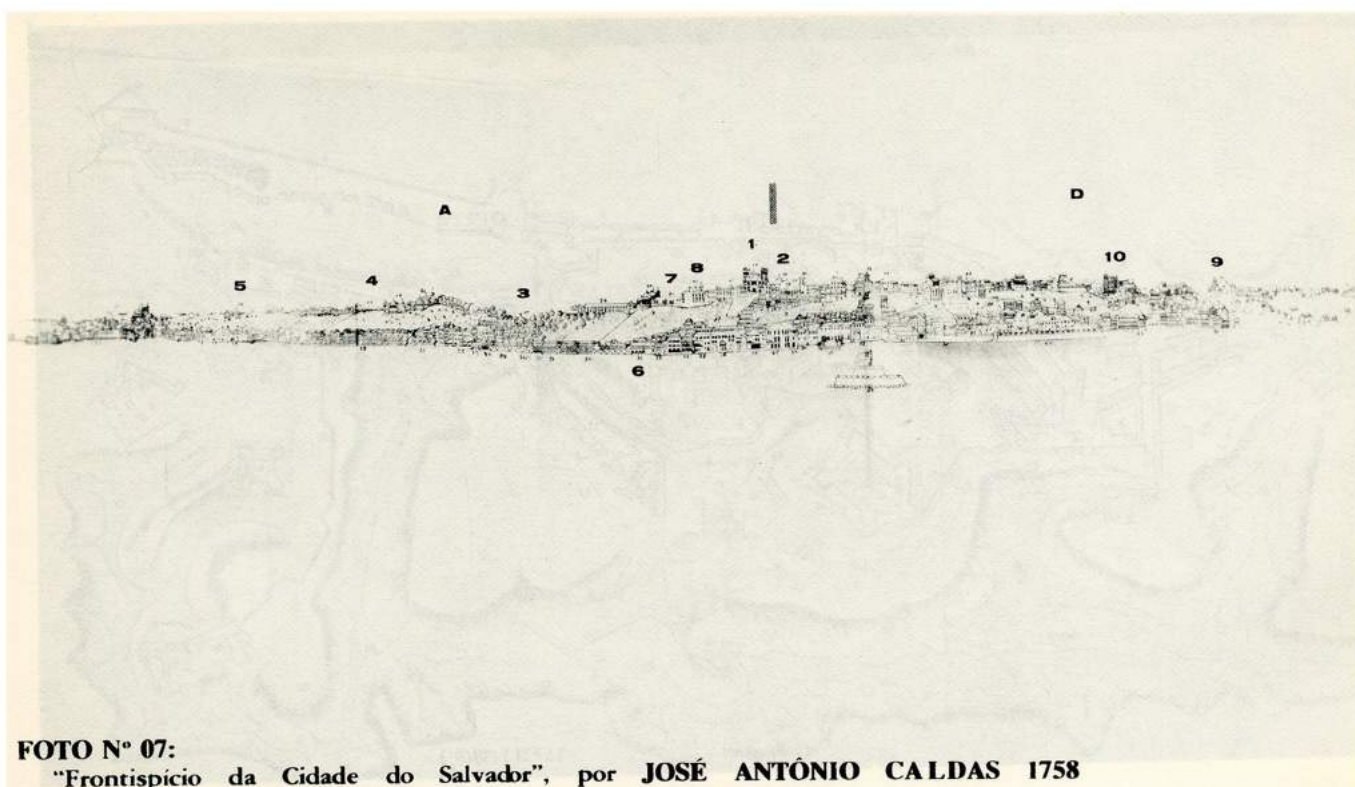


FIG.17 - PLANTA SALVADOR 1758  
 FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR

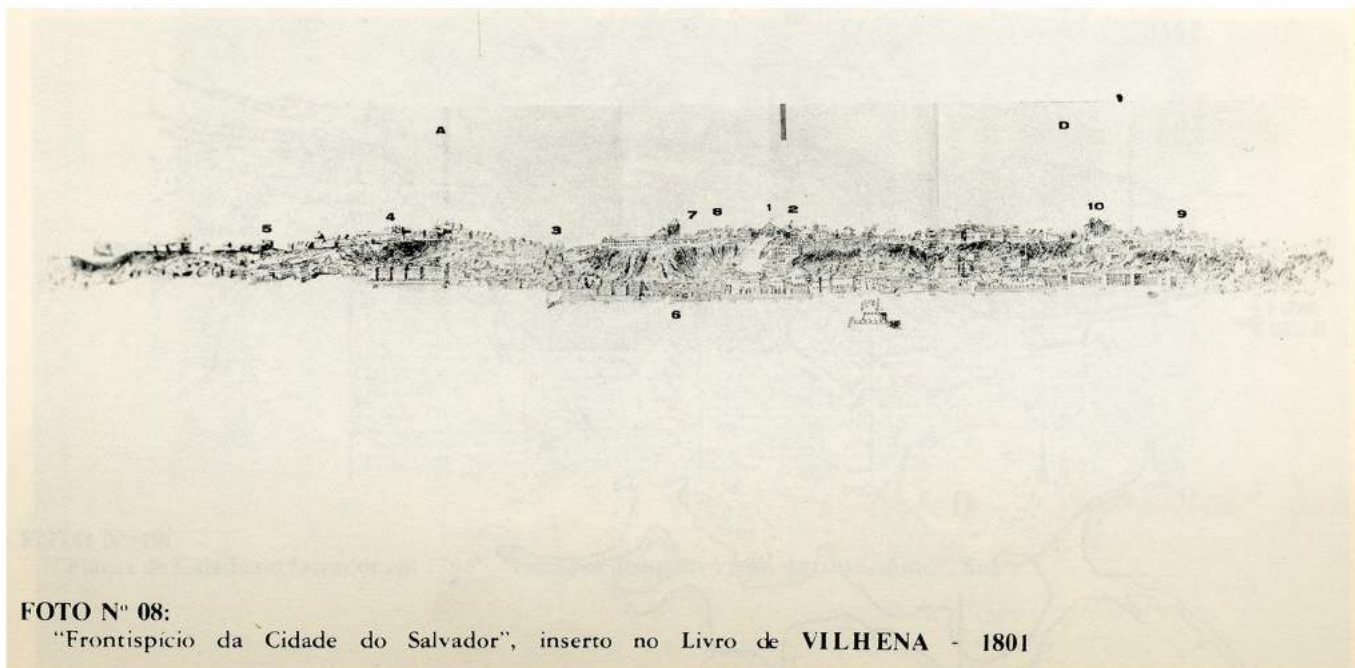


FIG.18 - PLANTA SALVADOR 1801  
 FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR





FIG.19 - PLANTA SALVADOR  
 FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR



FIG.20 - PLANTA SALVADOR 1800  
 FONTE: EVOLUÇÃO FÍSICA DE SALVADOR





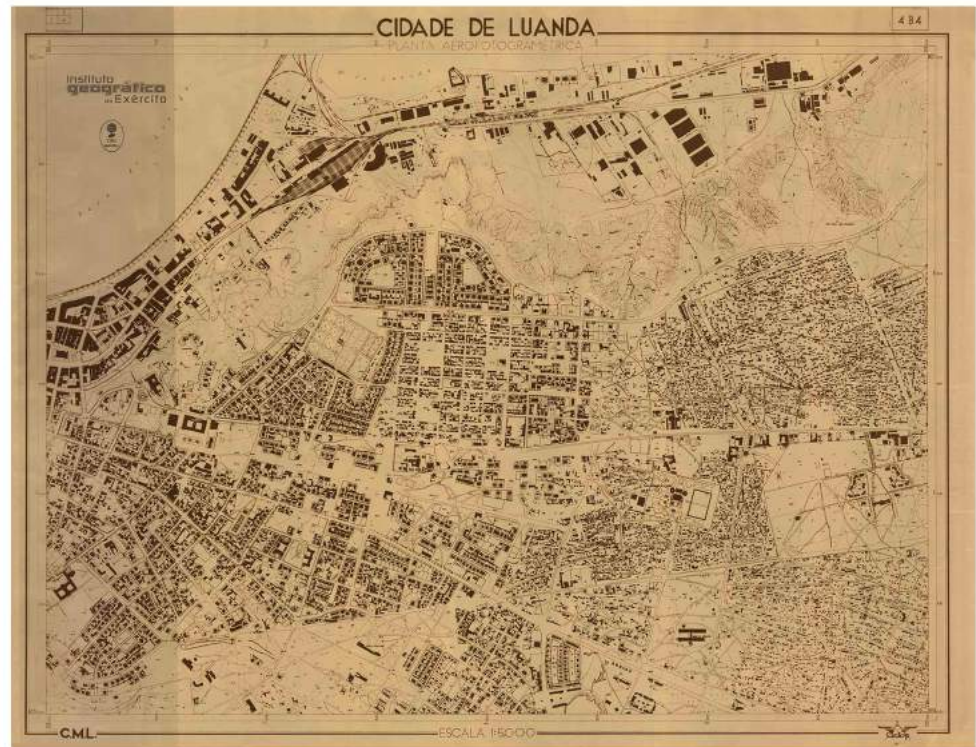


FIG.22 - PLANTA LUANDA 1957-58  
 FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO

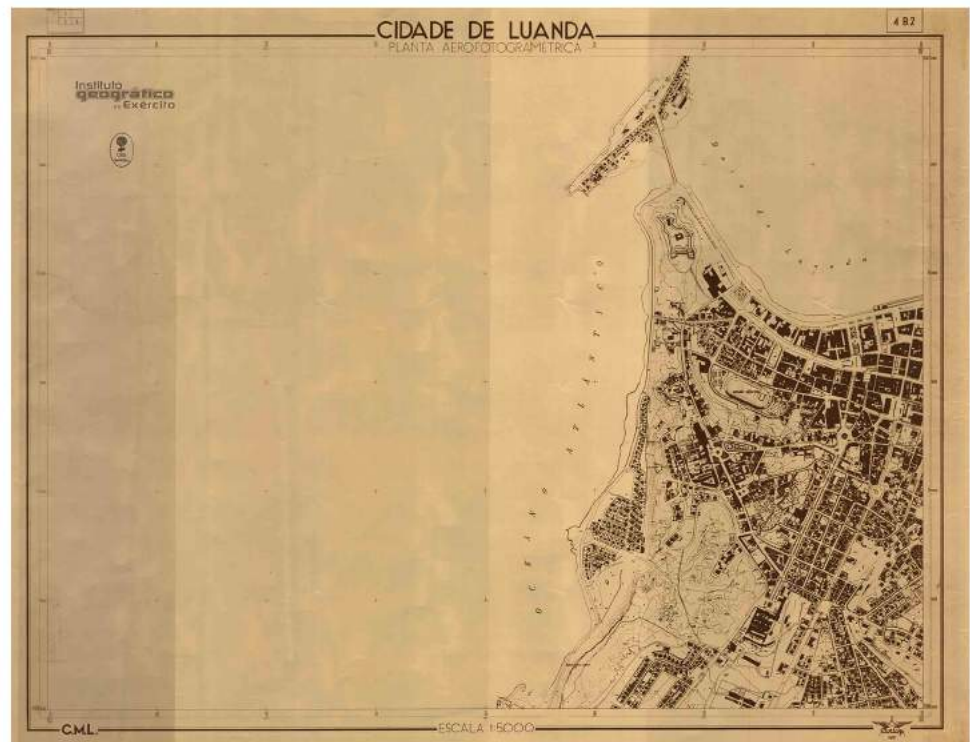


FIG.23 - PLANTA LUANDA 1957-58  
 FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO







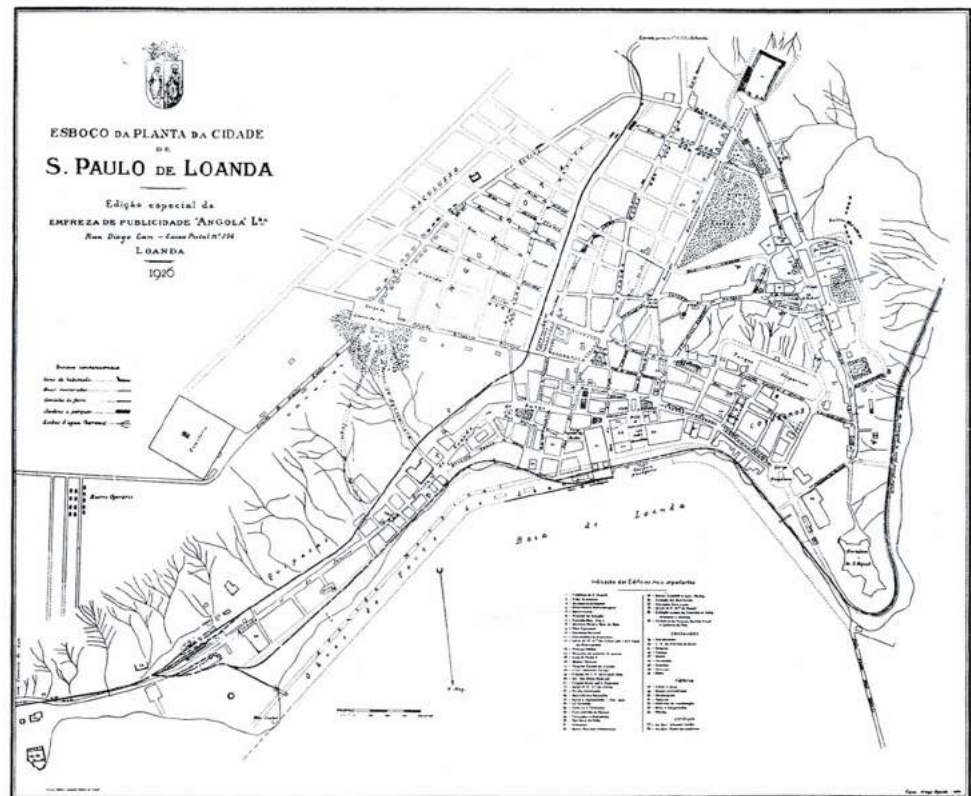


FIG.25 - PLANTA LUANDA 1926  
FONTE: ANGOLA SÉC. XIX. CIDADES TERRITÓRIOS E ARQUITETURAS

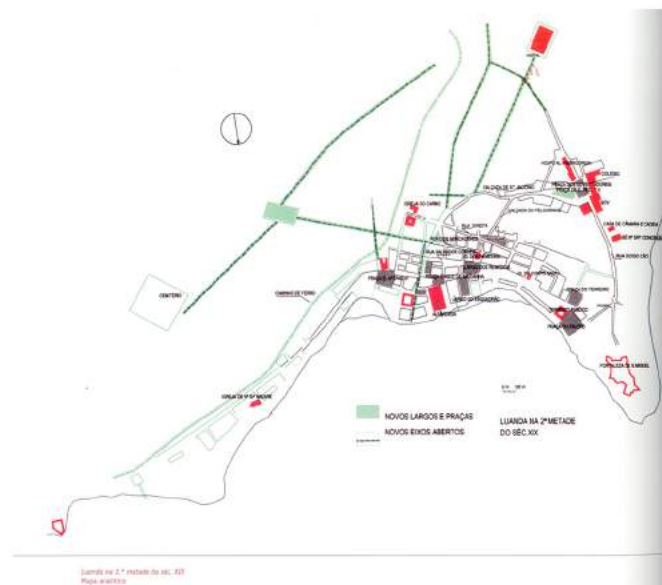
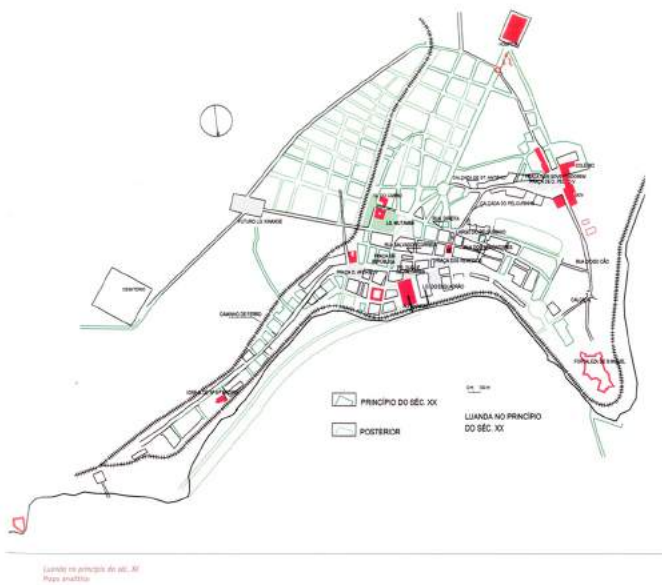


FIG.26 - MAPA ANALÍTICO SÉC. XX  
FONTE: ANGOLA SÉC. XX. CIDADES TERRITÓRIOS E ARQUITETURAS



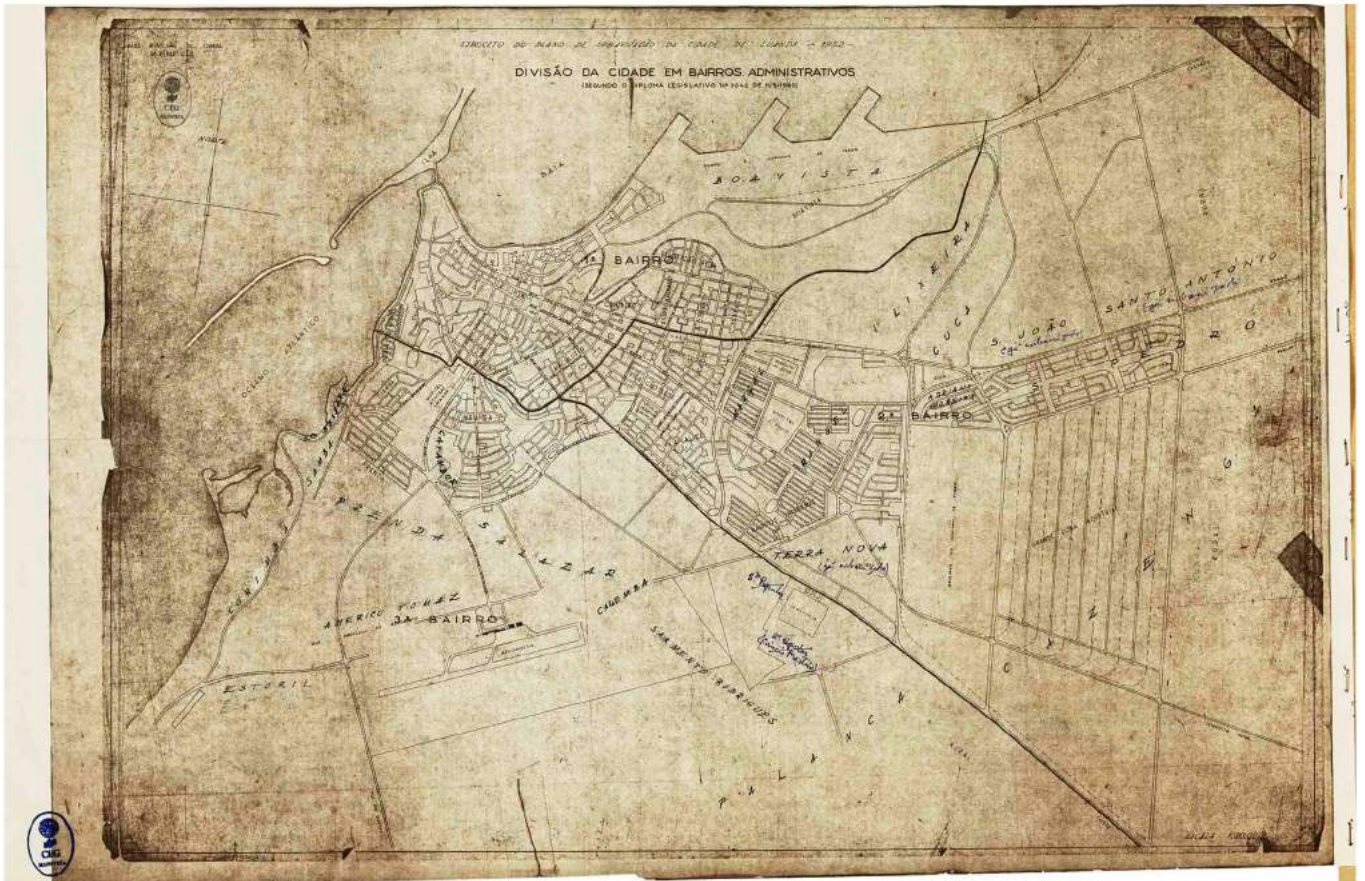


FIG.27 - PLANO DE URBANIZAÇÃO LUANDA 1952  
 FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO

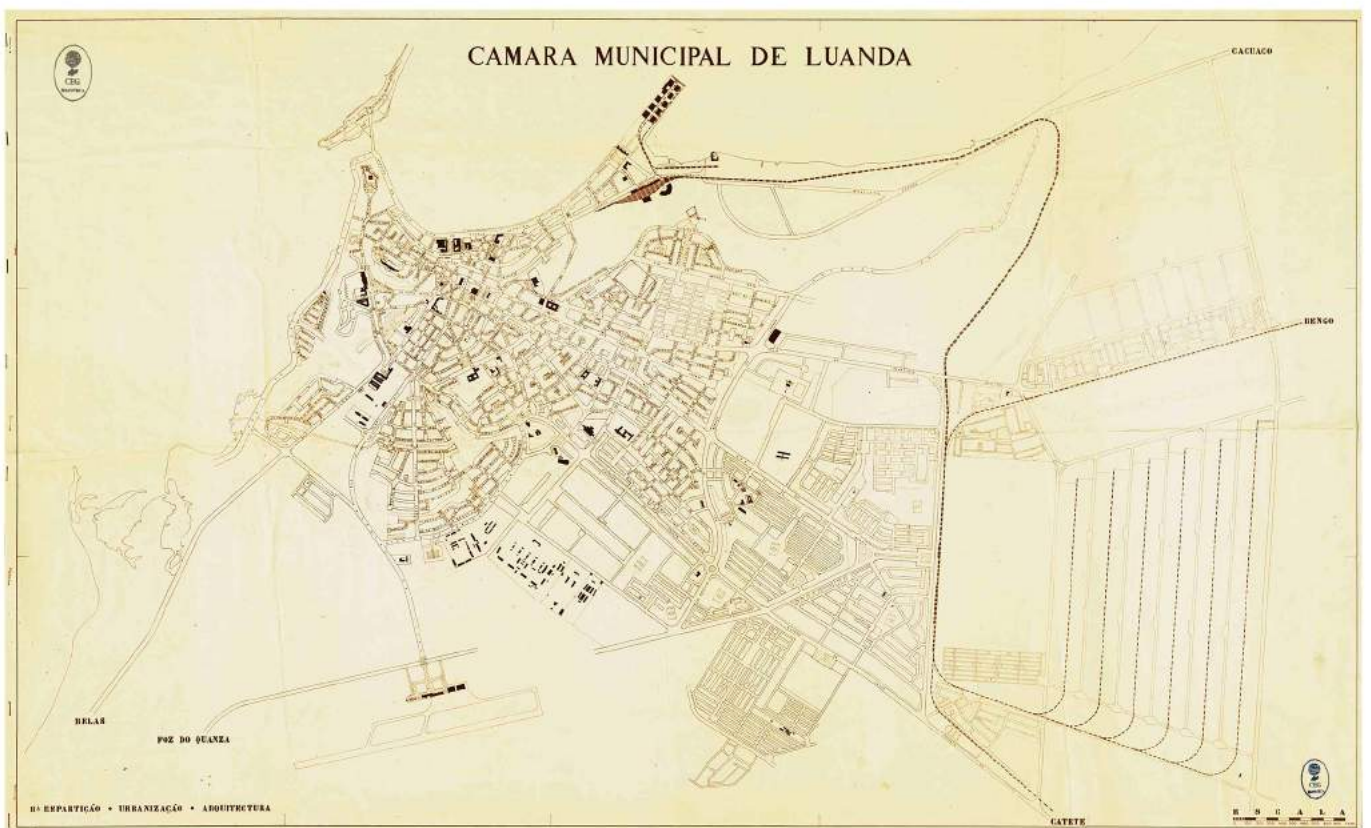


FIG.28 - PLANTA LUANDA  
FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO



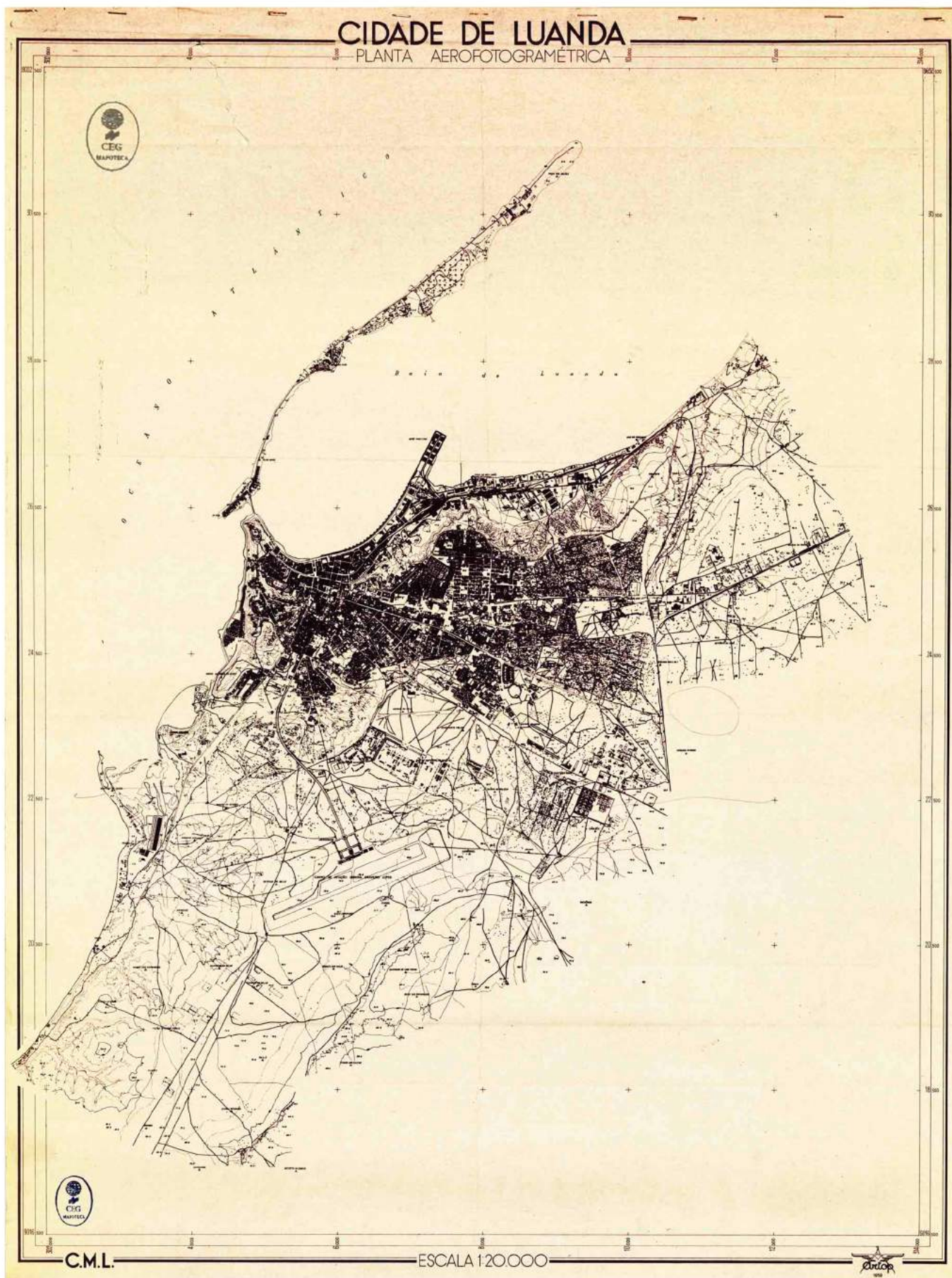


FIG.29 - PLANTA DE LUANDA  
FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO





FIG.30 - MAPA TURÍSTICO  
 FONTE: CARTOGRAFIA FA ULISBOA

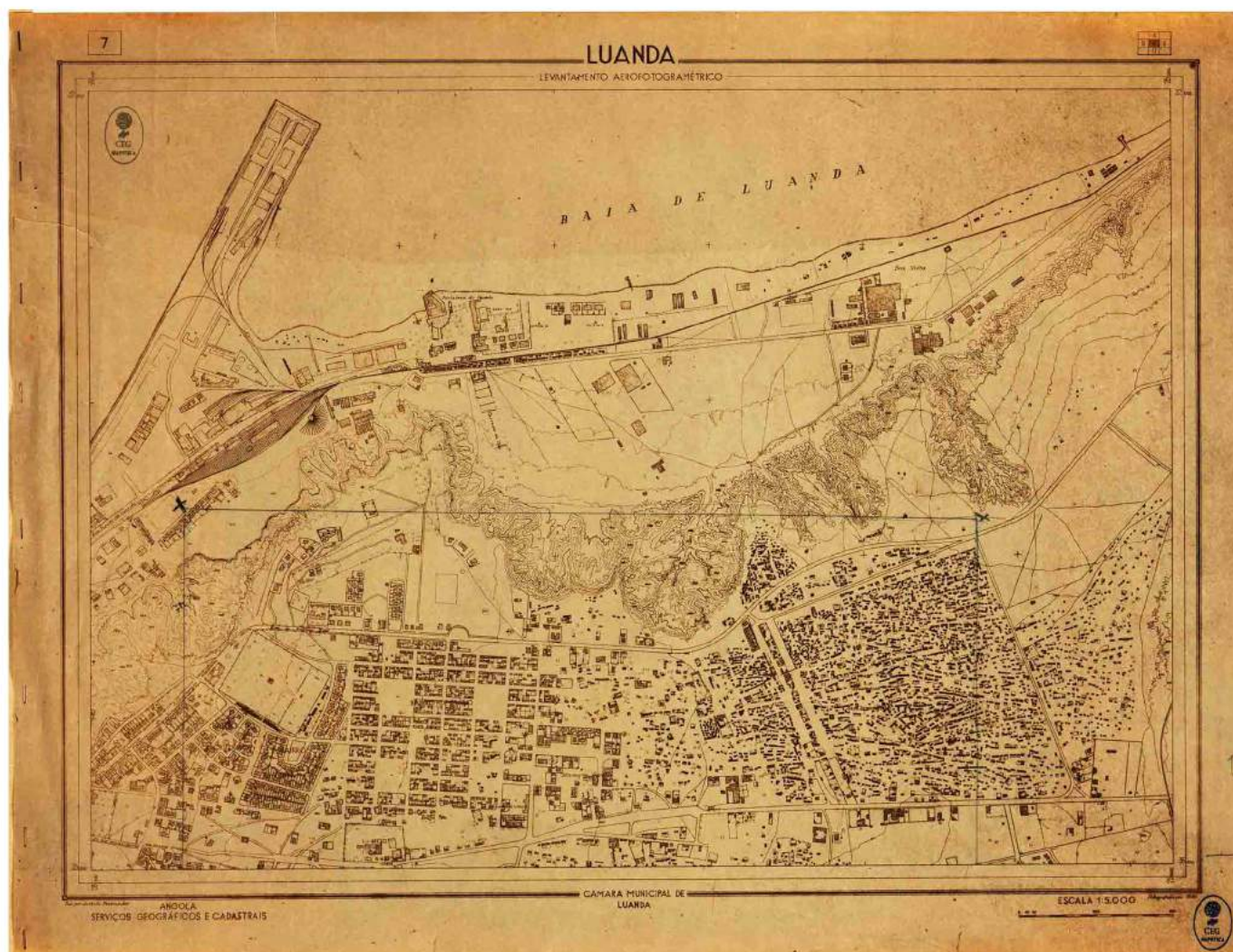


FIG.31 - PLANTA LUANDA  
 FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO



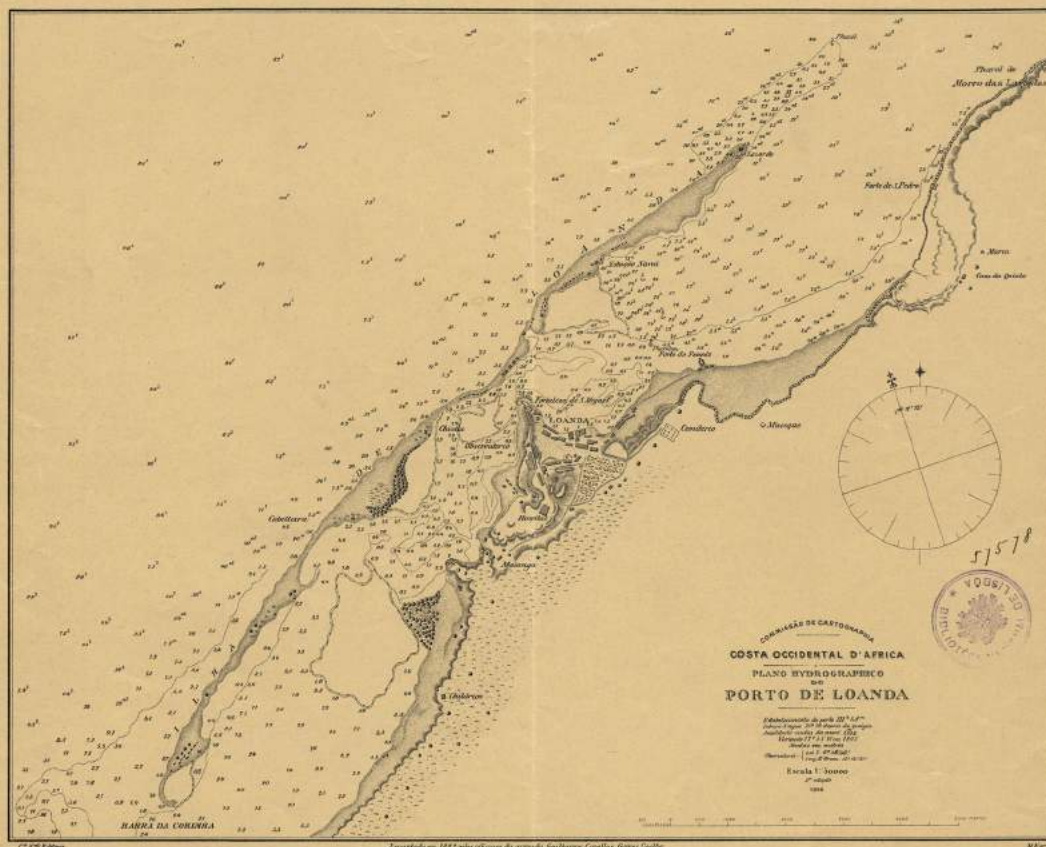


FIG.32 - PLANTA PORTO LUANDA  
 FONTE: BIBLIOTECA NACIONAL PORTUGUESA

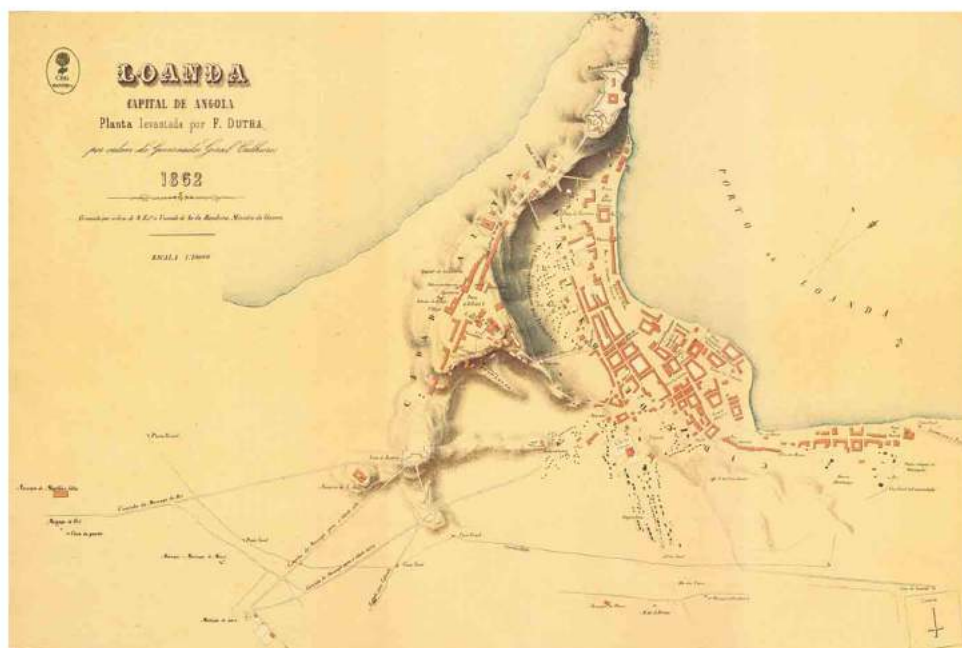


FIG.33 - PLANTA DE LUANDA 1862  
FONTE: INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO

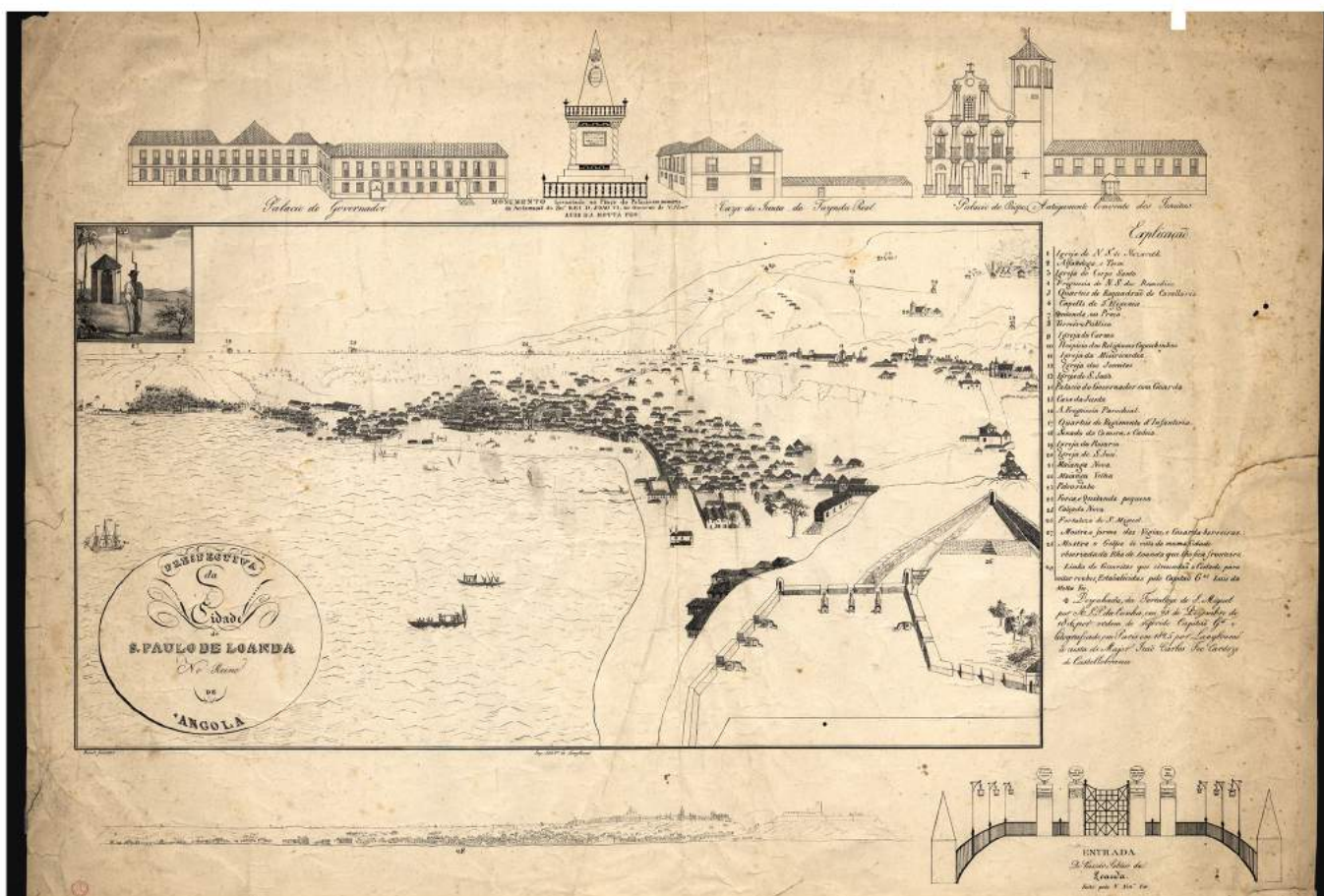


FIG.34 - PLANTA LUANDA 1825  
FONTE: BIBLIOTECA NACIONAL PORTUGUESA



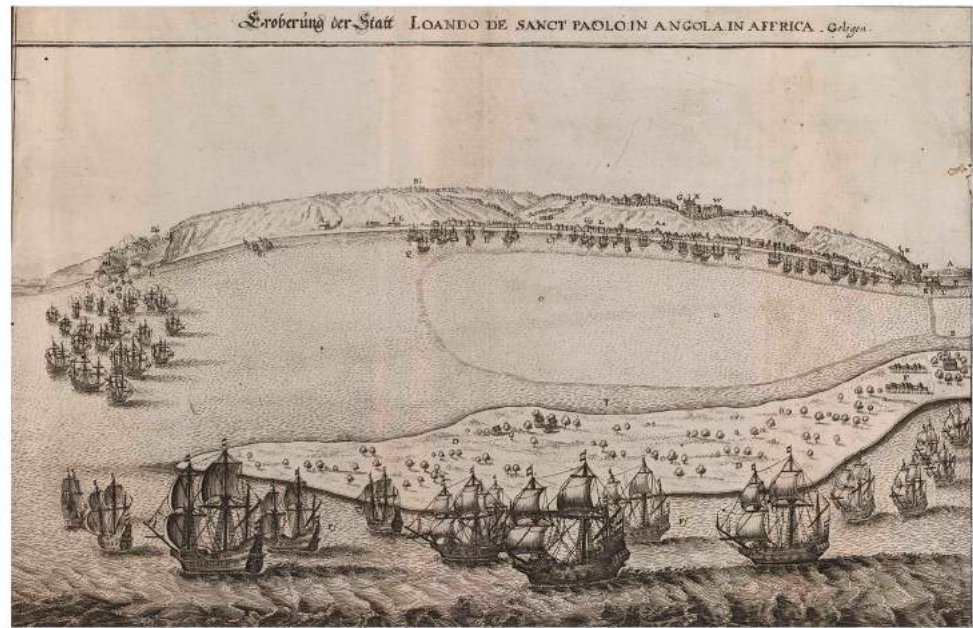


FIG.35 - PRESPECTIVA DE LUANDA  
FONTE: WIKIMEDIA

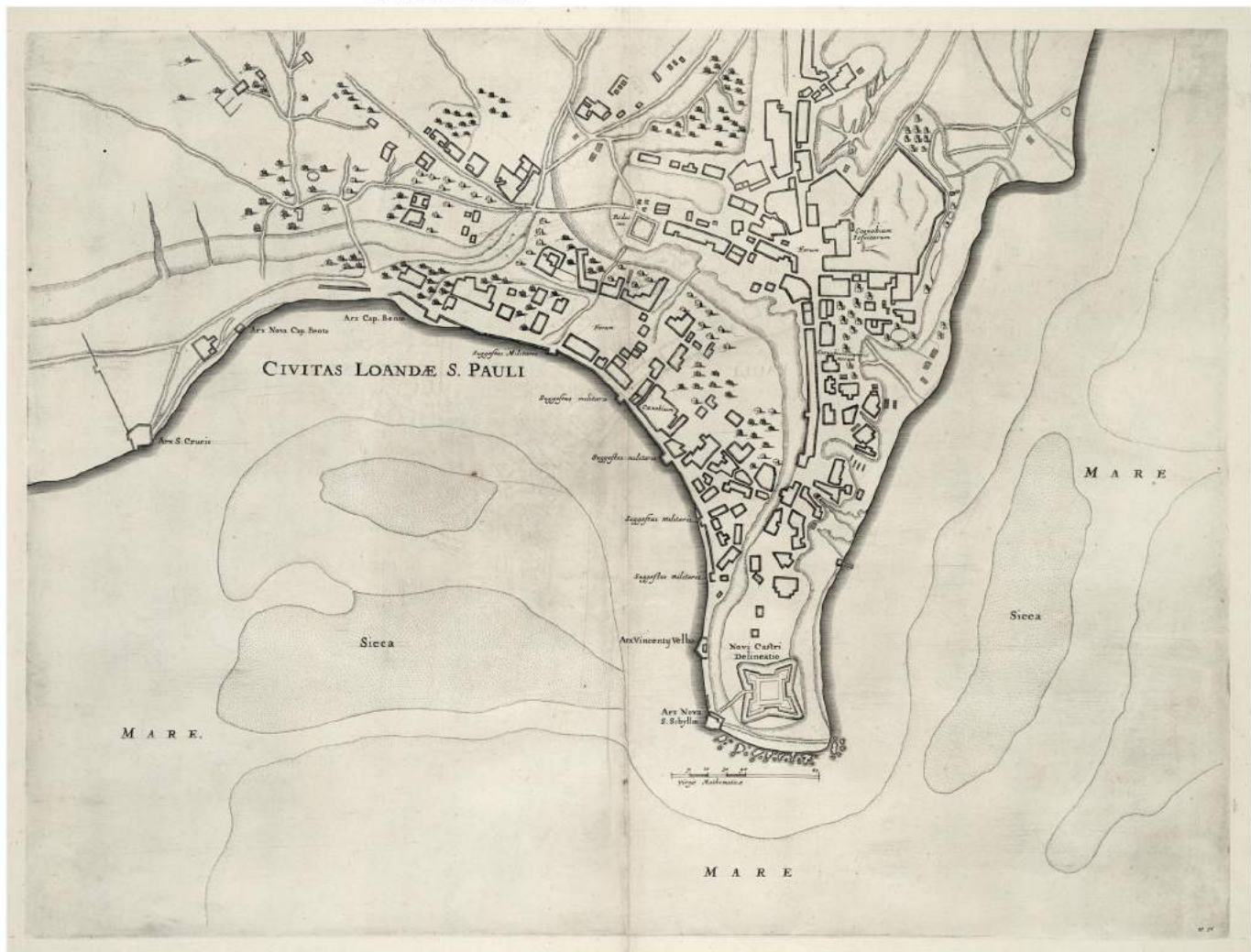


FIG.36 - PLANTA LUANDA  
FONTE: BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL PORTUGUESA



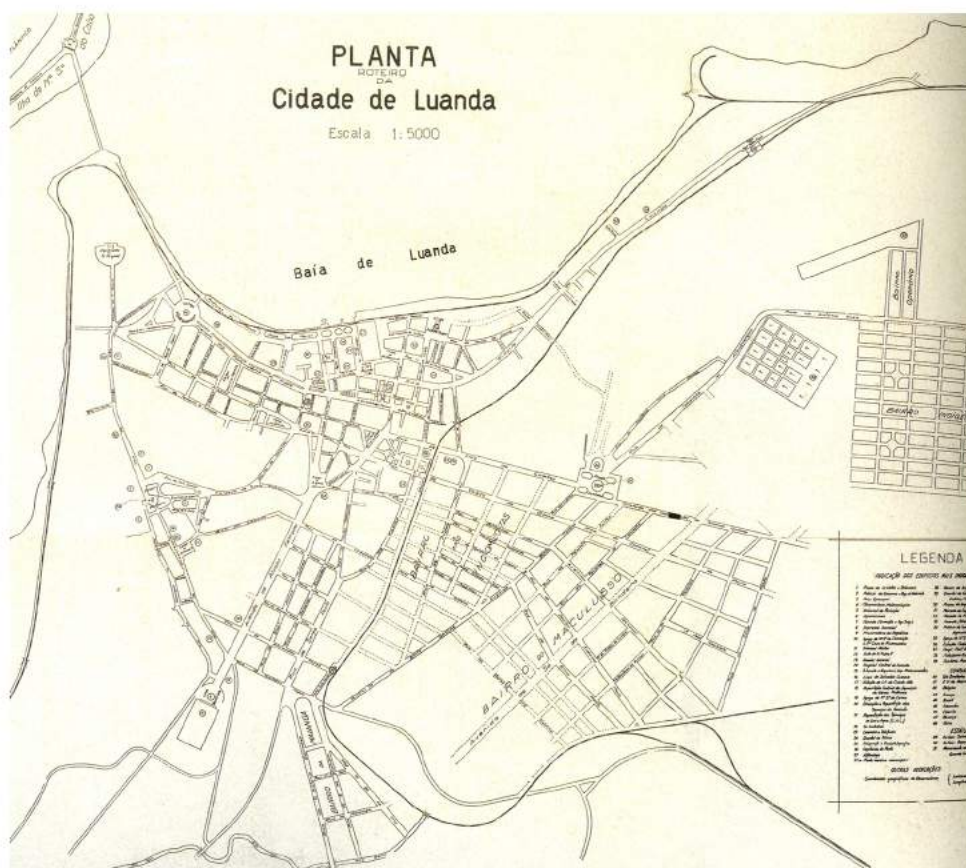


FIG.37 - PLANTA LUANDA 1930  
 FONTE: ANGOLA SÉC. XX. CIDADES, TERRITÓRIOS E ARQUITECTURAS



FIG.38 - PLANTA LUANDA 1755  
 FONTE: ANGOLA SÉC. XX. CIDADES, TERRITÓRIOS E ARQUITECTURAS





Câmara Municipal de Loanda. Planta da Cidade de S. Paulo, 1900  
 In Silveira, Luís, *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, Vol. III, s/d (1956), estampa 316

FIG.39 - PLANTA LUANDA 1900  
 FONTE: ANGOLA SÉC. XX. CIDADES, TERRITÓRIOS E ARQUITECTURAS



## II. LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO - MIRAMAR



FIG.1 - ORTOFOTOMAPA  
FONTE: GOOGLE MAPS



**Cinema Miramar - 1963**

FIG.2 - CINEMA MIRAMAR - 1963  
FONTE: WWW.SANZALANGOLA.COM





**Cinema Miramar, Clube dos Caçadores, anos 60**

FIG.3 - CINEMA MIRAMAR - ANOS 60  
 FONTE: WWW.SANZALANGOLA.COM



FIG.4 - CINEMA MIRAMAR  
 FONTE: <http://cart3451lucunga.blogspot.pt/>





FIG.5 - ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO LUANDA - PORTO  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.6 - ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO LUANDA - PORTO  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM





FIG.7 - ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO LUANDA - PORTO  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.8 - ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO LUANDA - PORTO  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.9 - ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO LUANDA - PORTO  
 FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.10- ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO LUANDA - PORTO  
 FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.11 - ESTAÇÃO CAMINHO DE FERRO LUANDA - PORTO  
 FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM





FIG.12 - VISTA AÉREA  
 FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.13- VISTA AÉREA  
 FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM





FIG.14 - VISTA AÉREA  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.15- ENCOSTA MIRAMAR  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM





FIG.16 - VISTA AÉREA  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



FIG.17 - VISTA AÉREA  
FONTE: AO.WORLDMAPZ.COM



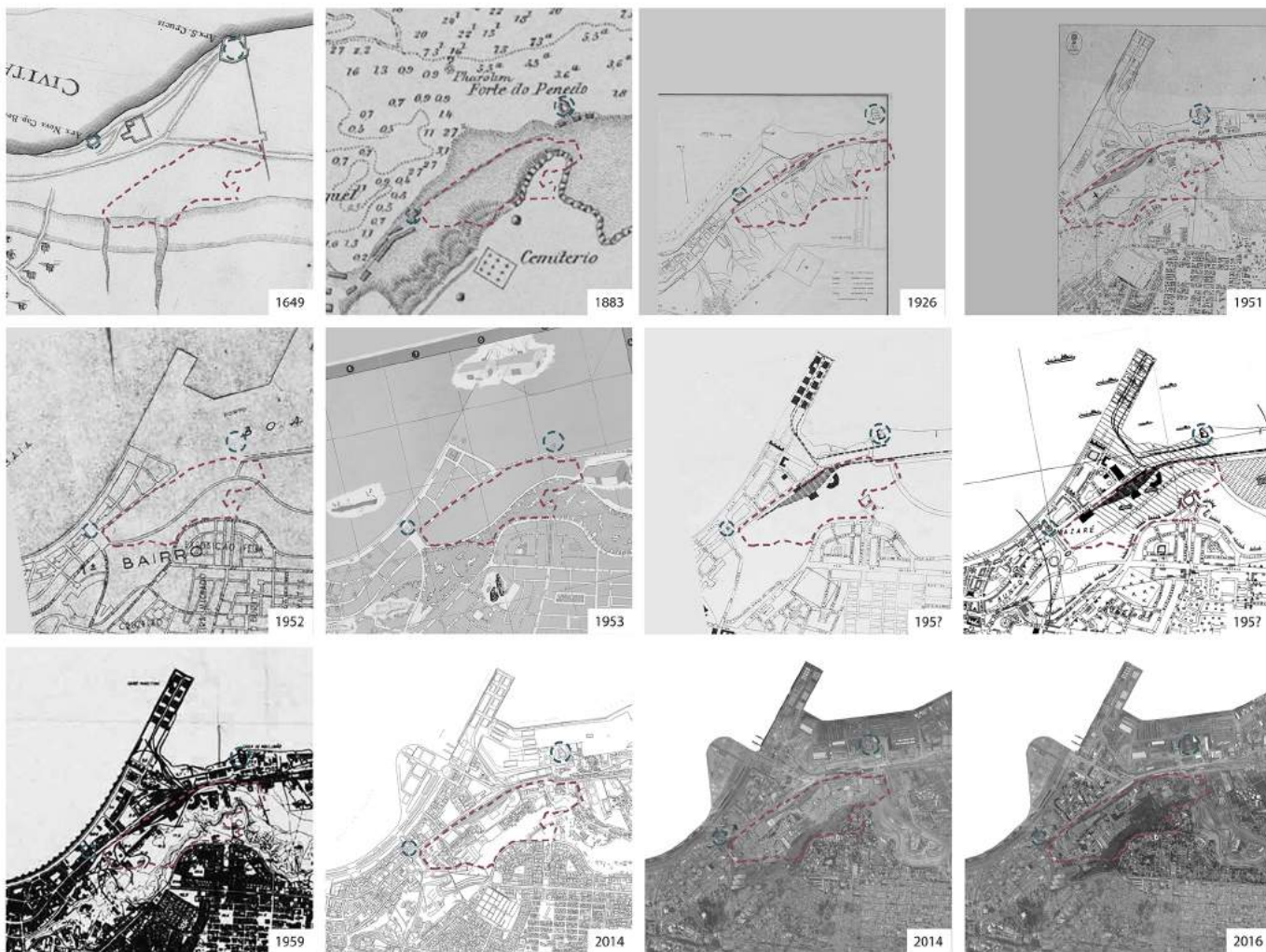
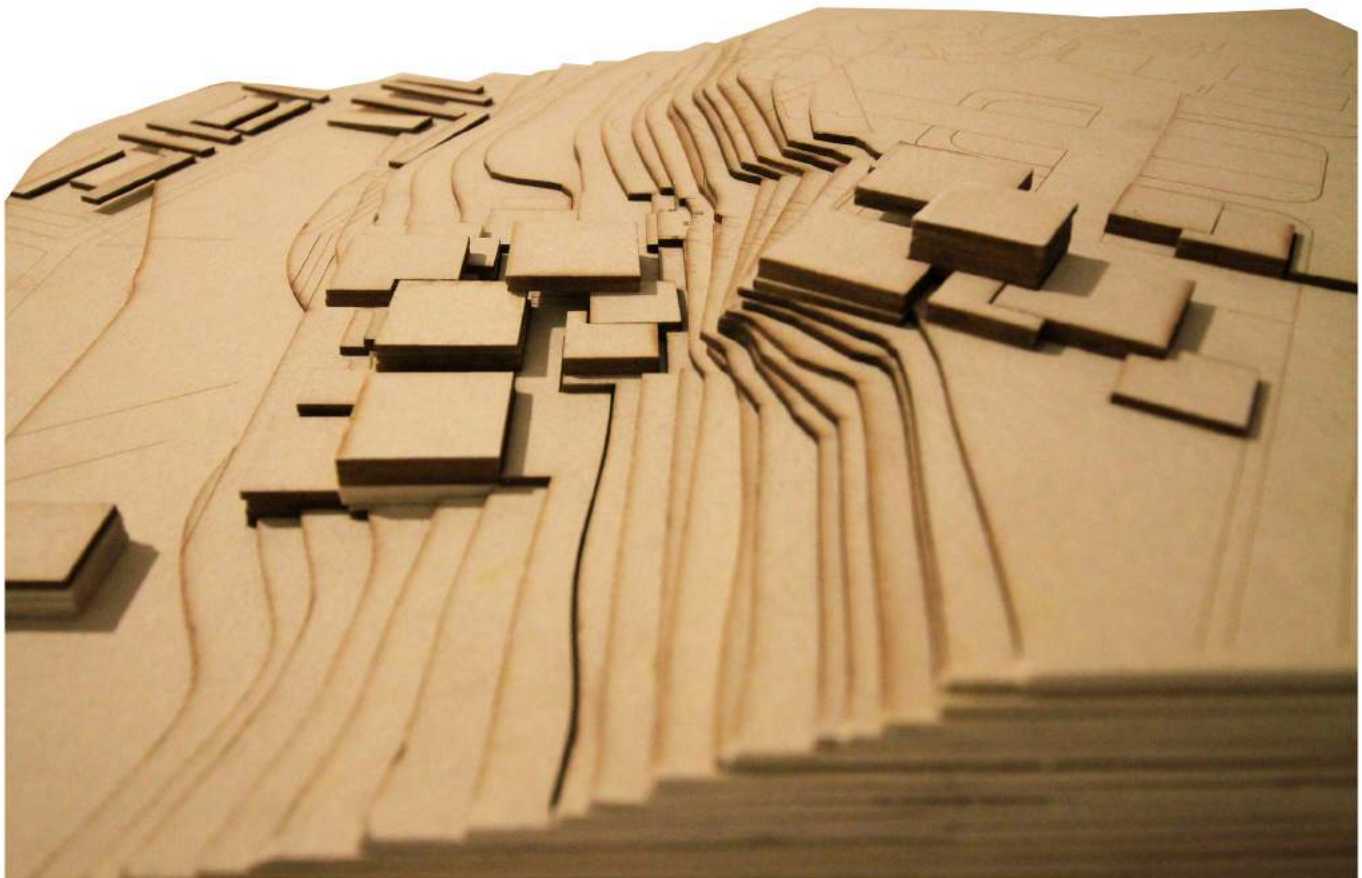


FIG.18 - ESQUEMA - EVOLUÇÃO URBANA DA ZONA DE INTERVENÇÃO  
 FONTE: AUTORA

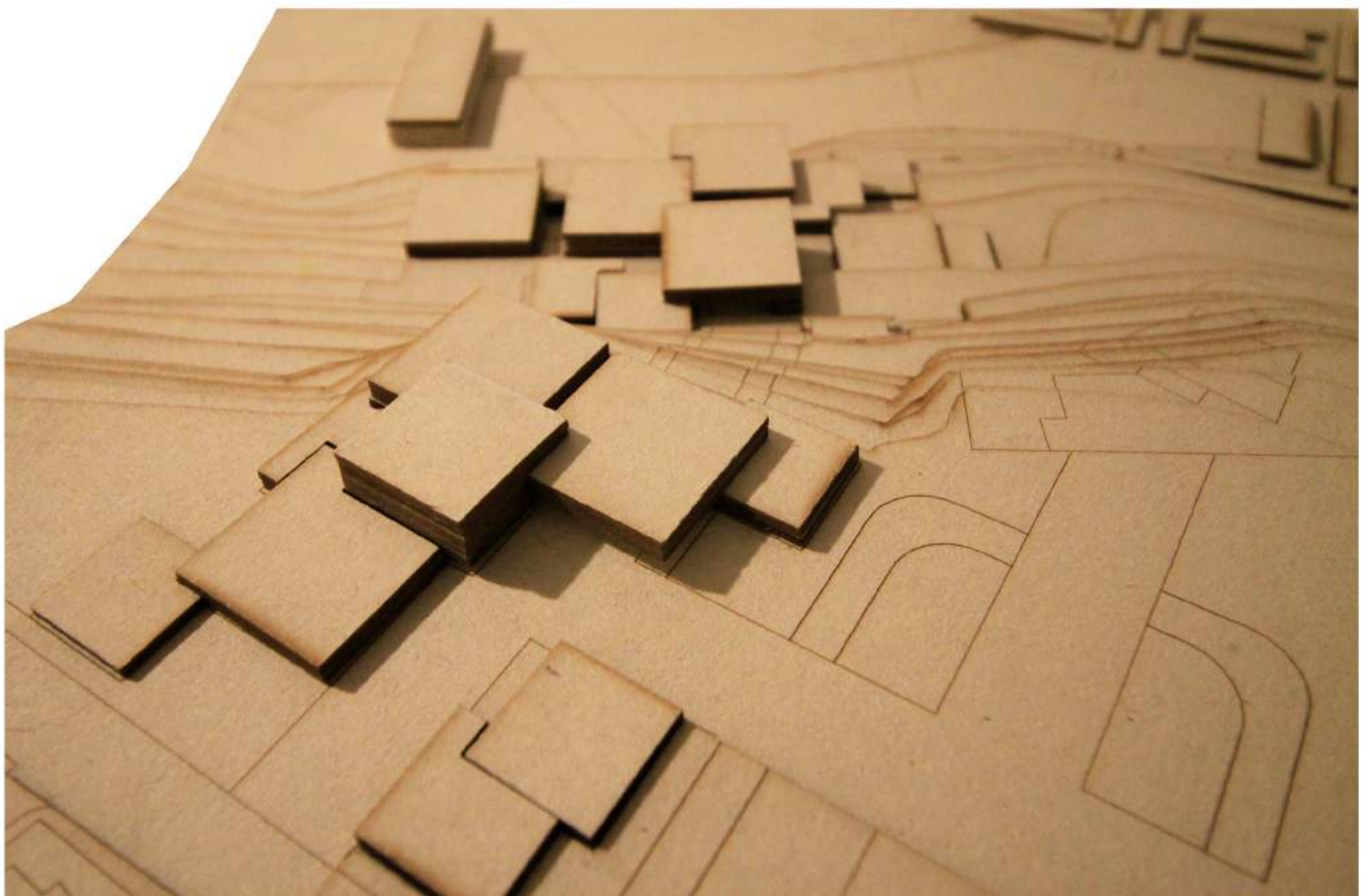
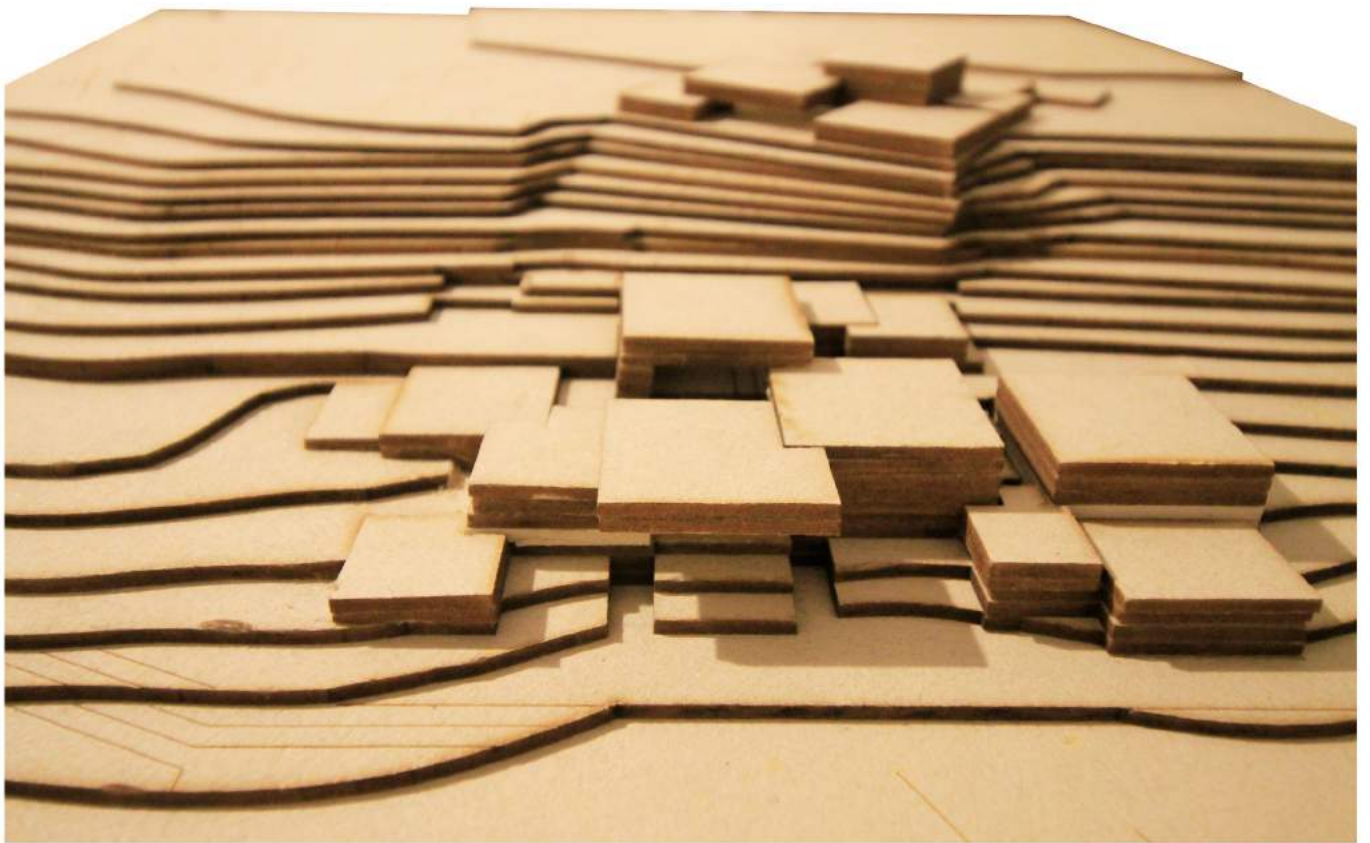
### III. FOTOGRAFIAS DE MAQUETES

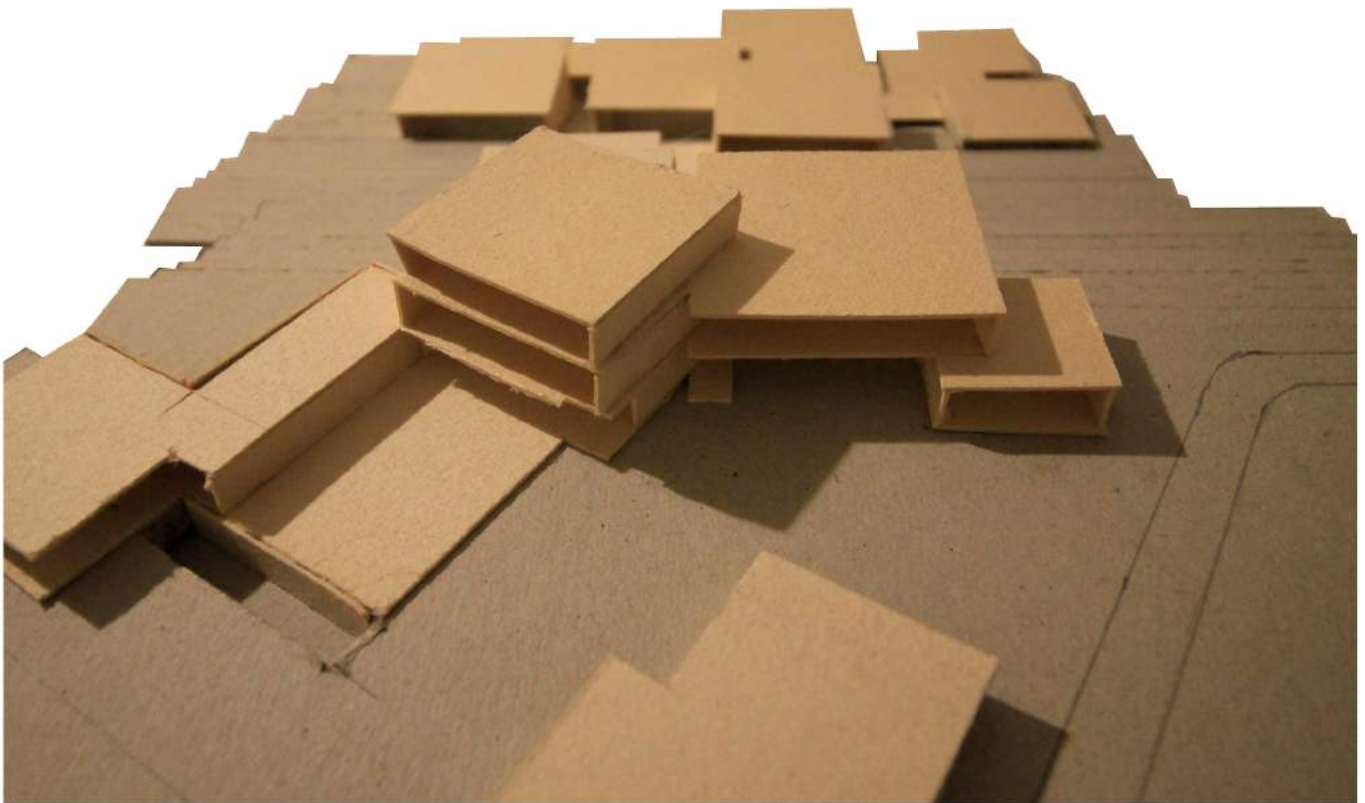
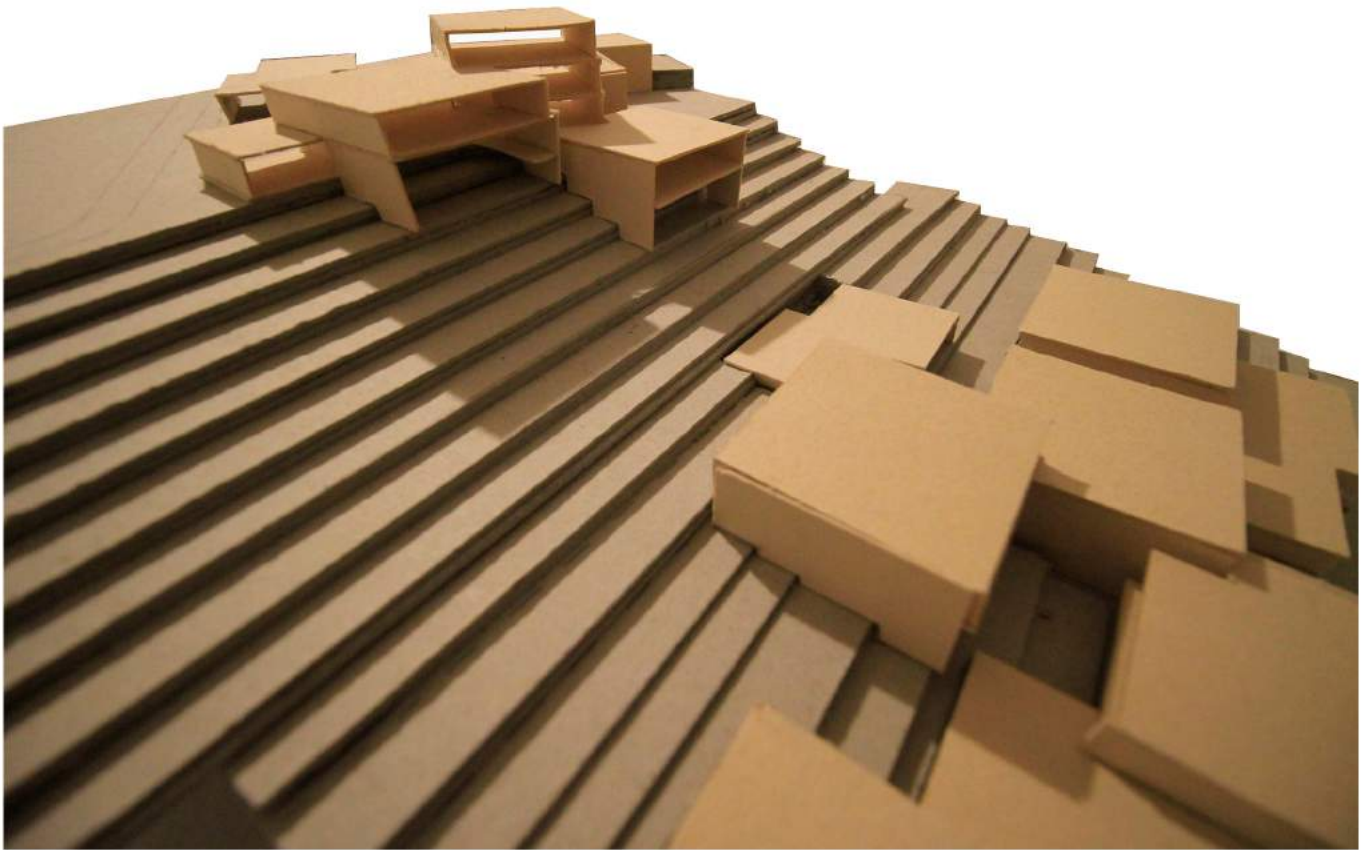




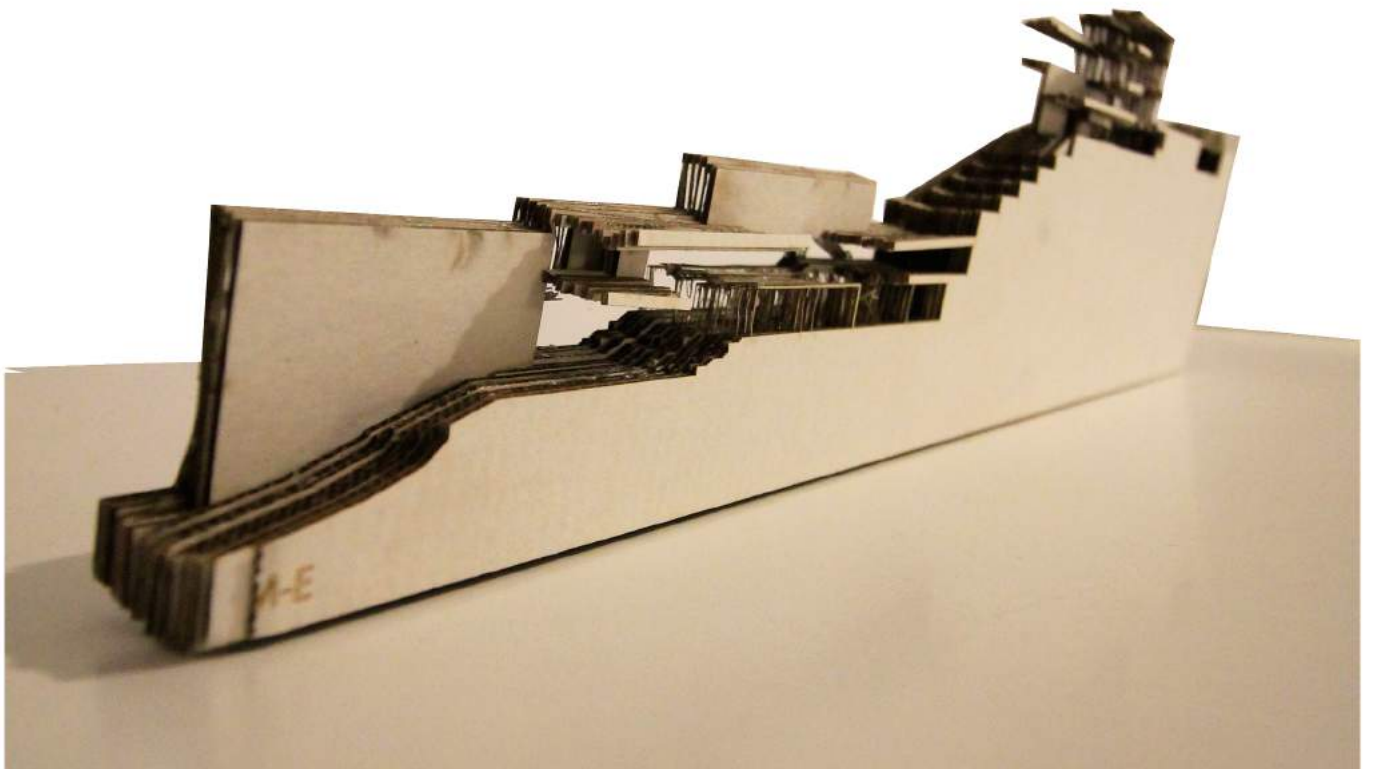
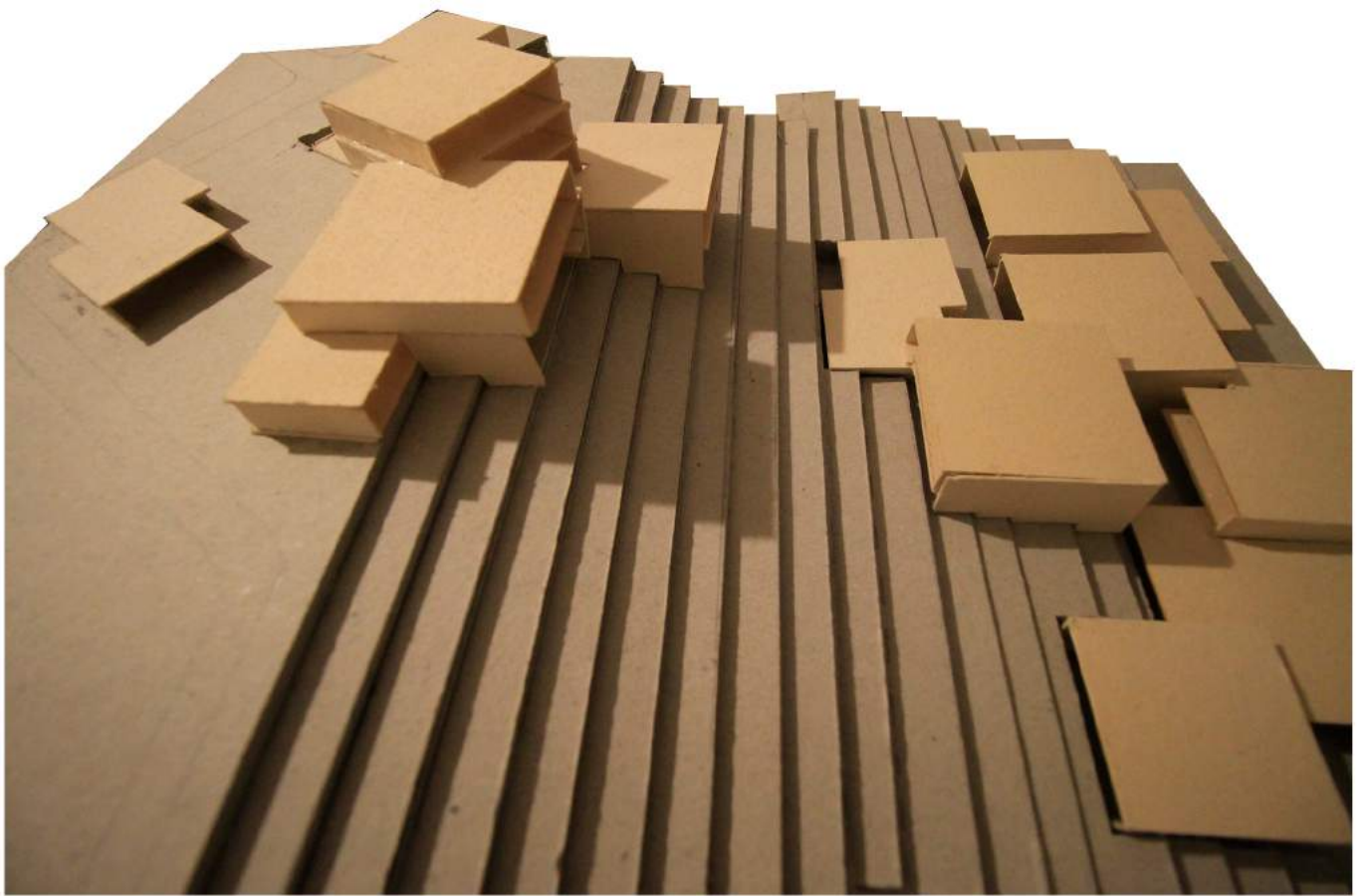


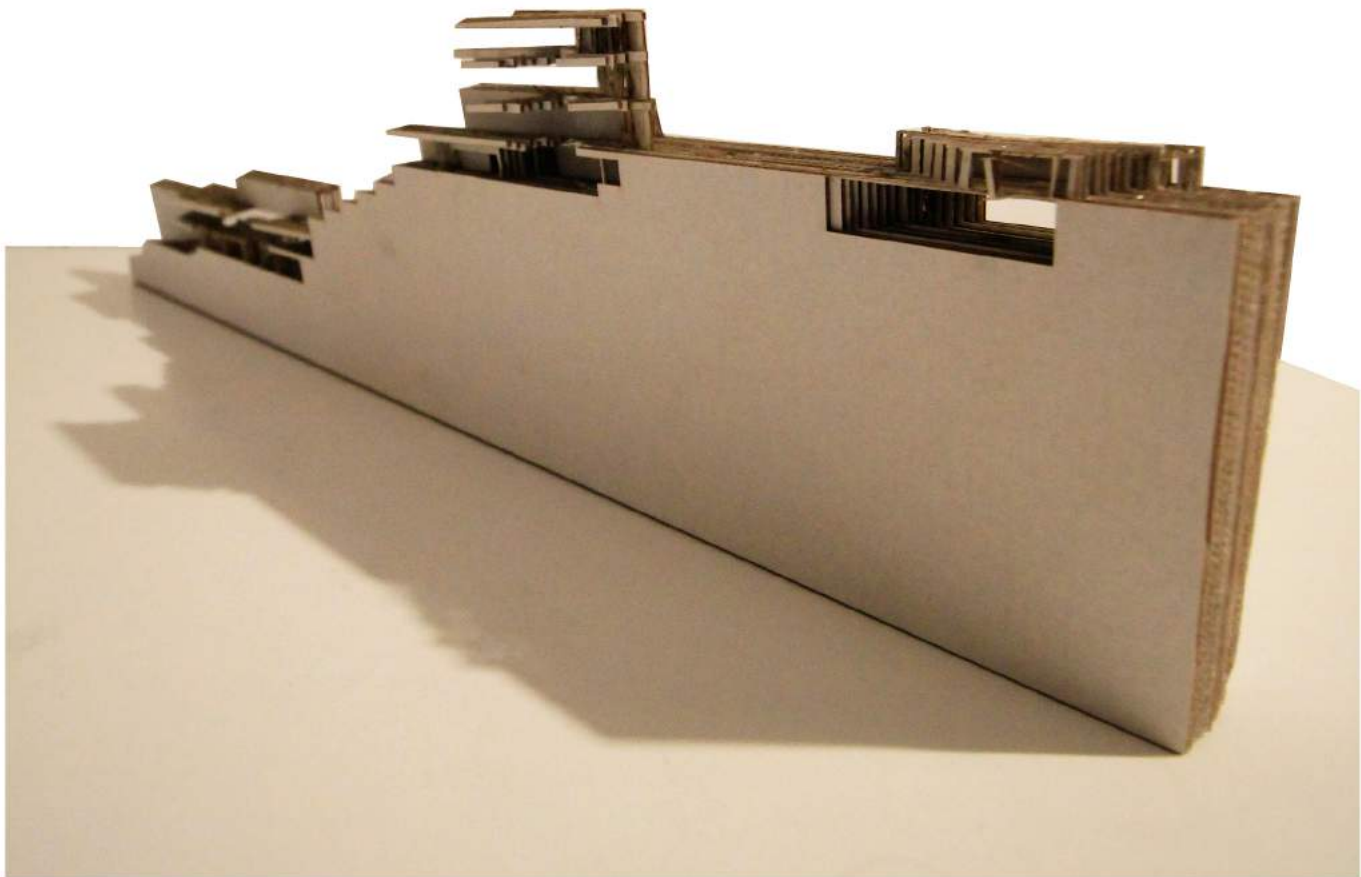
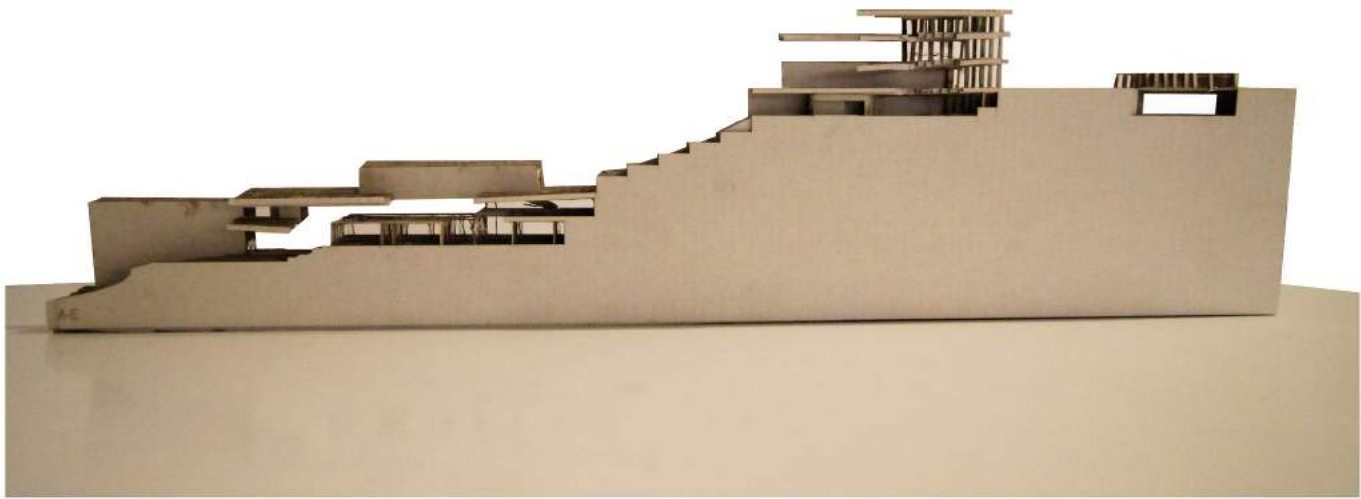


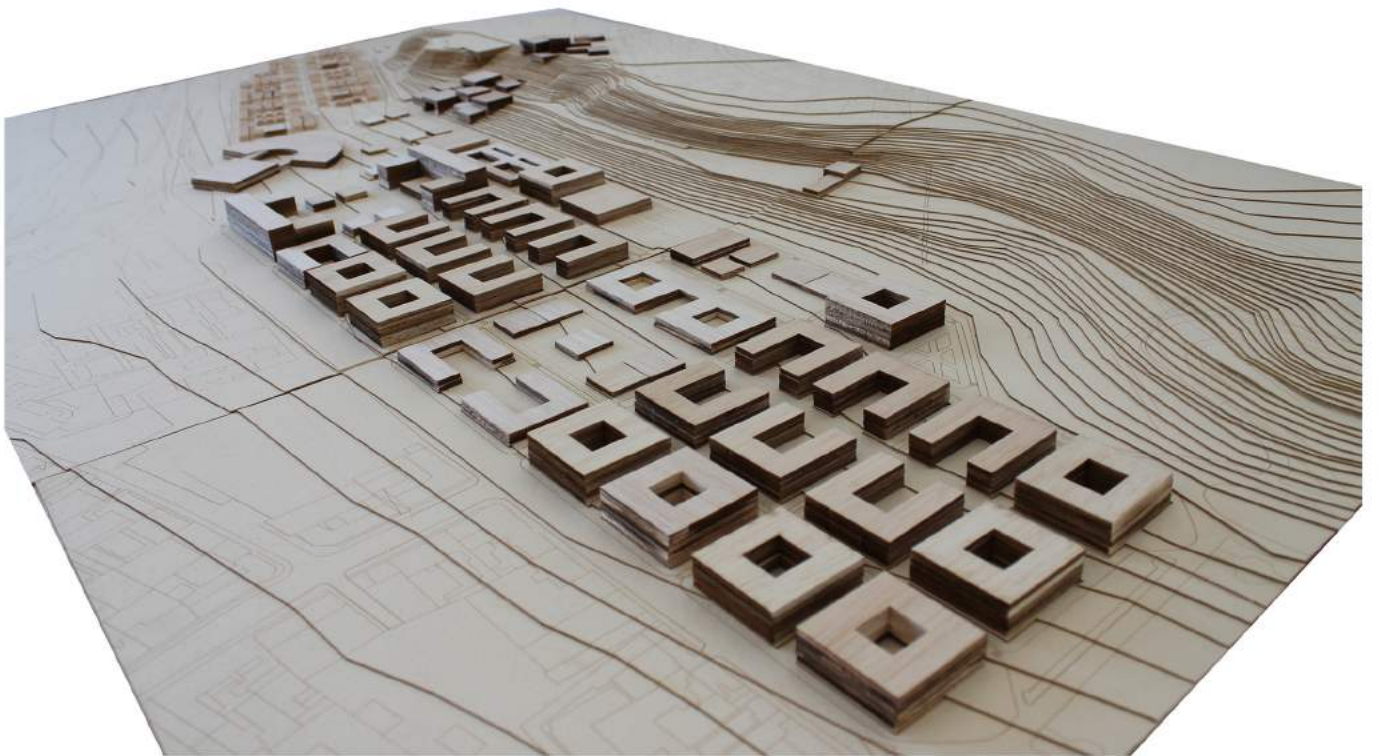




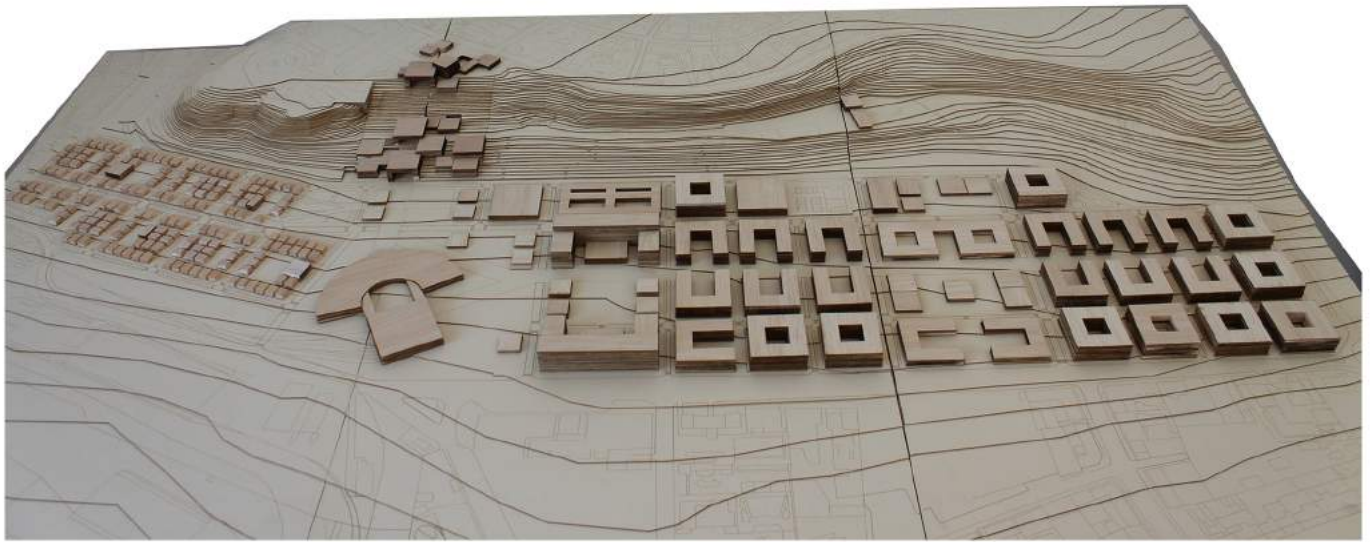




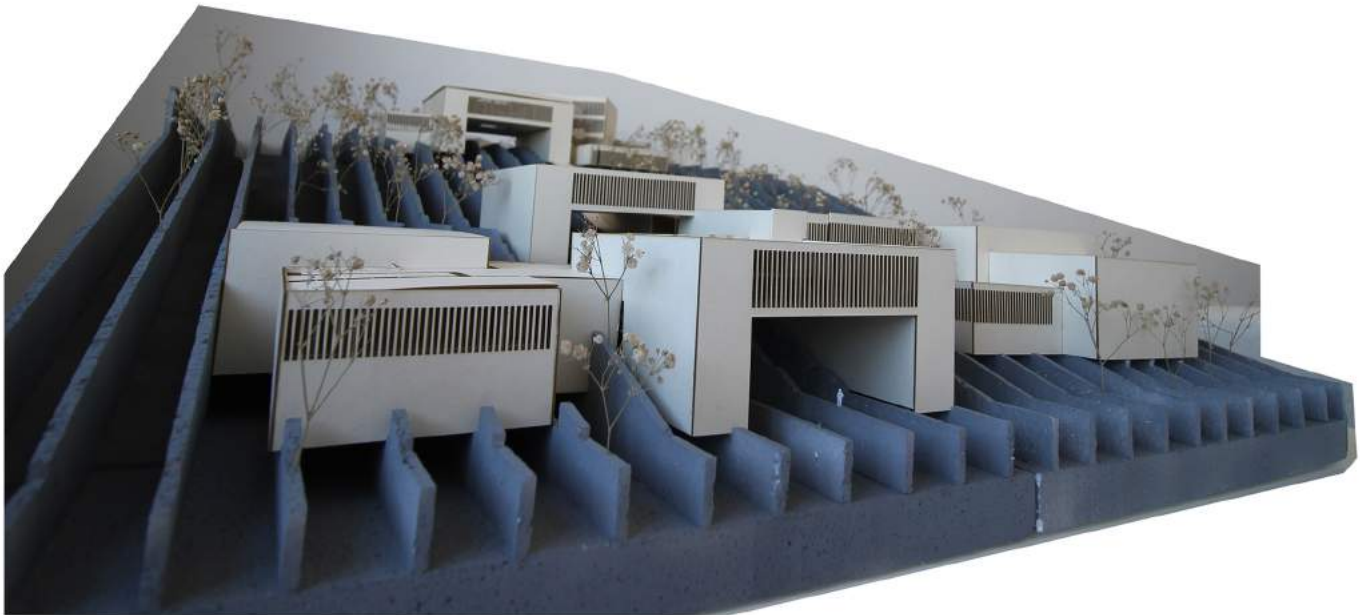










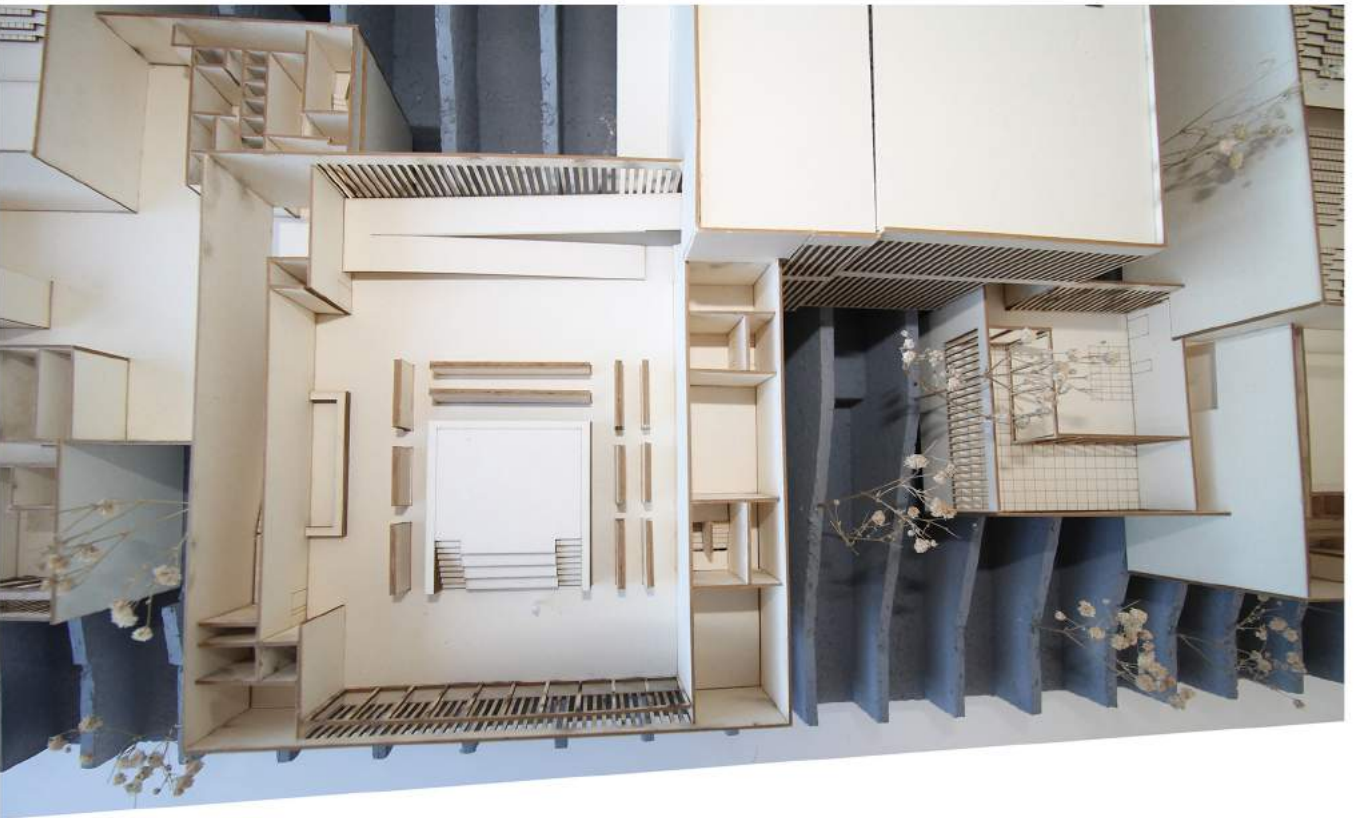
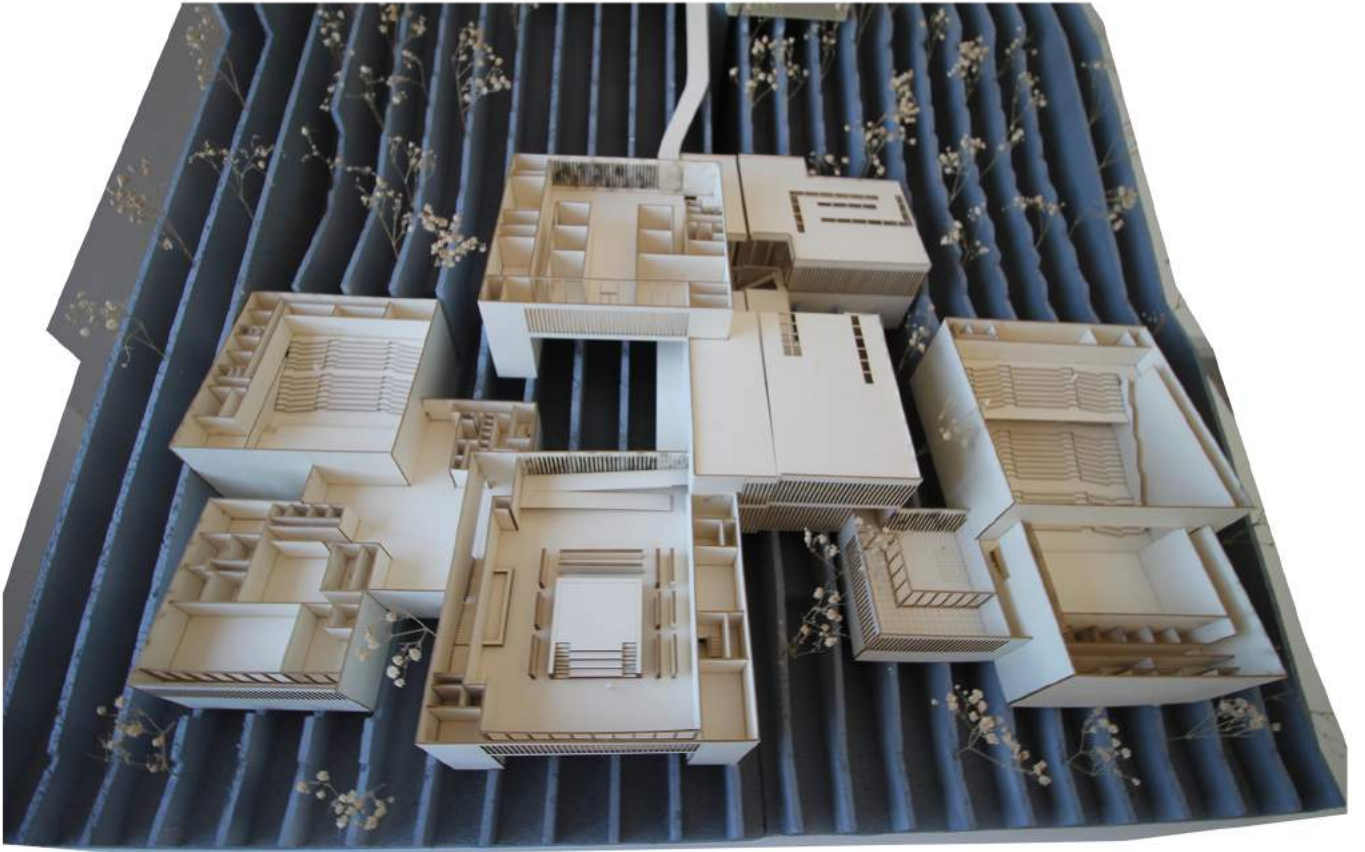


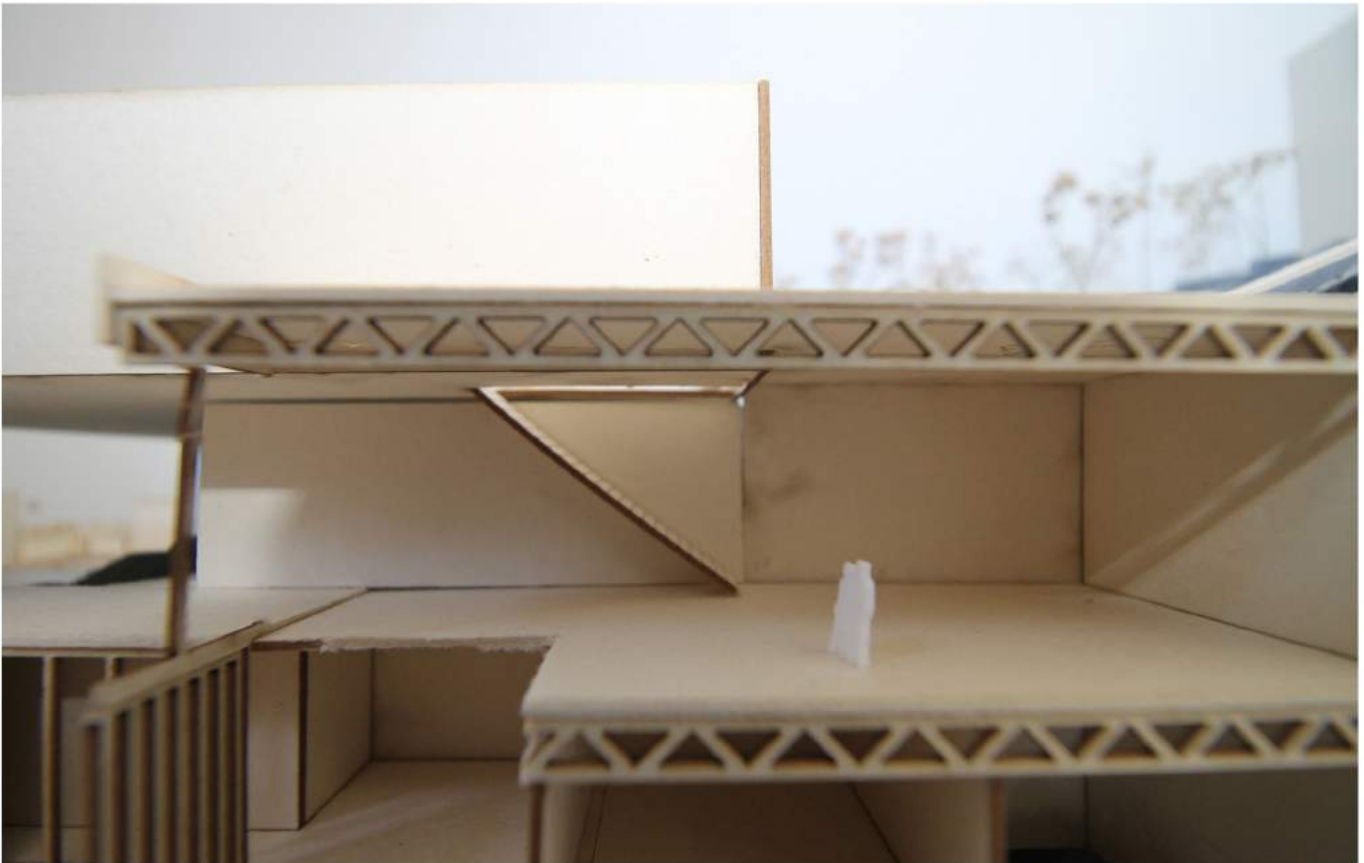




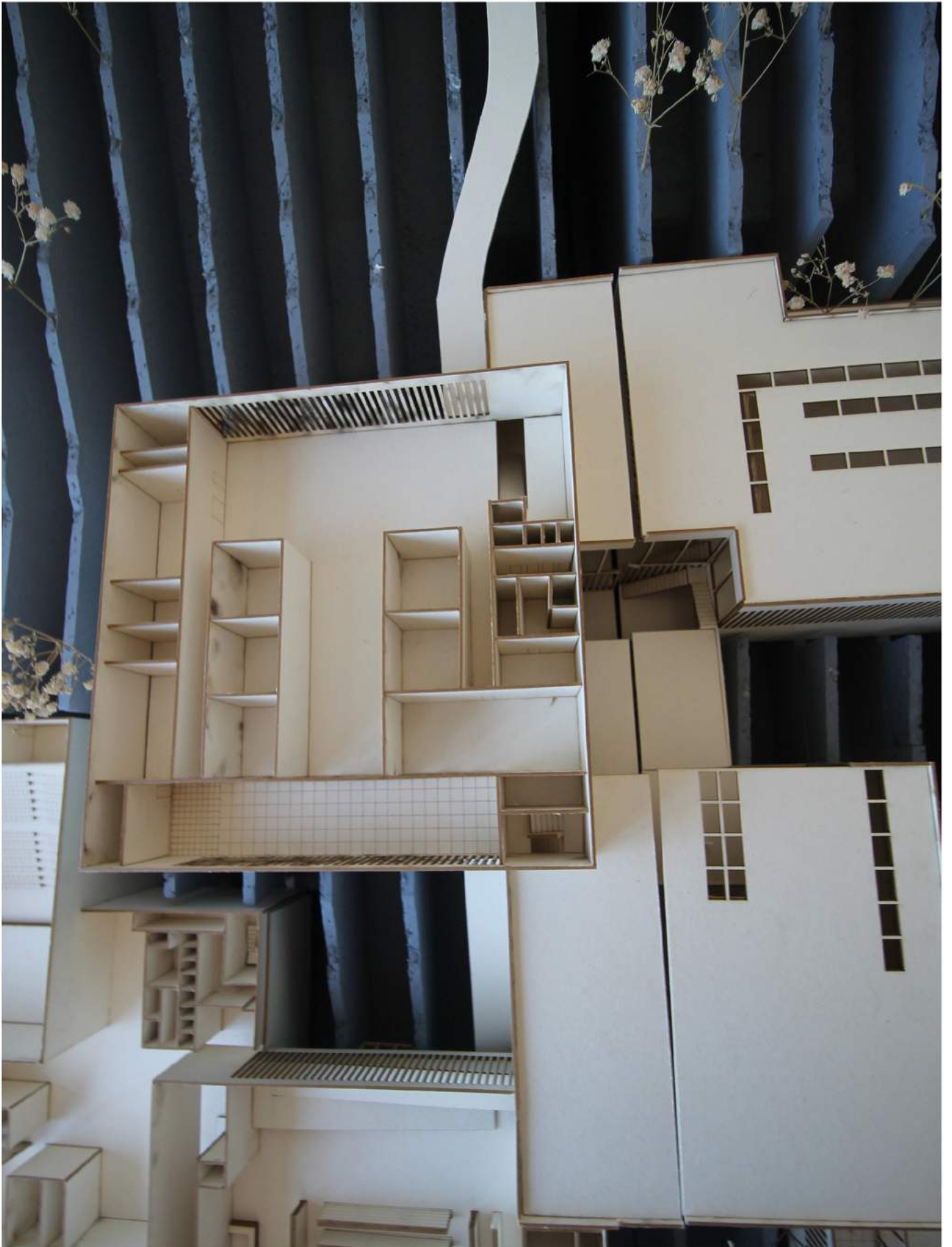


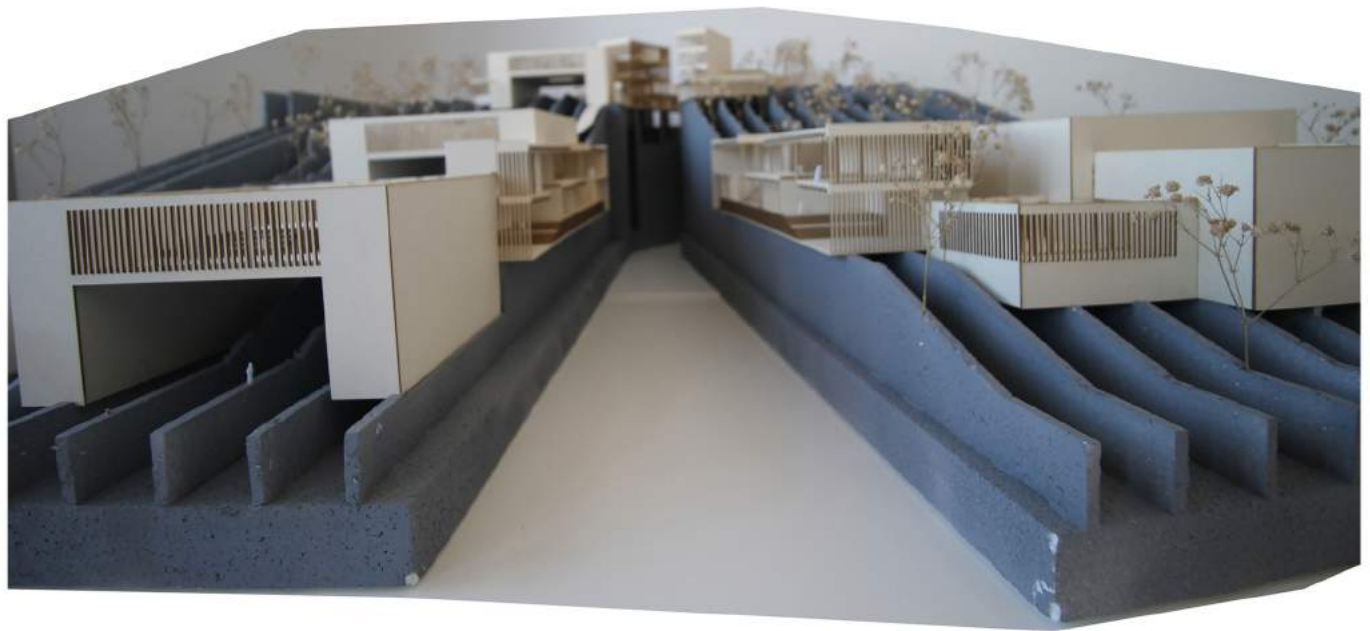




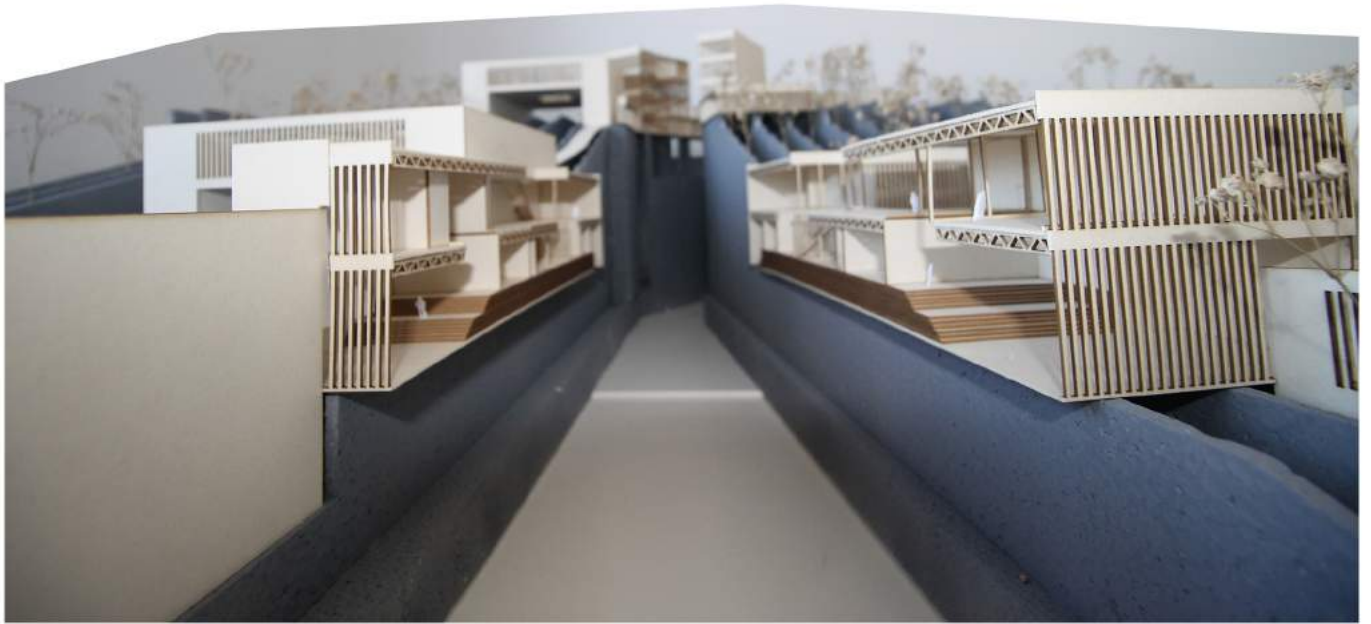


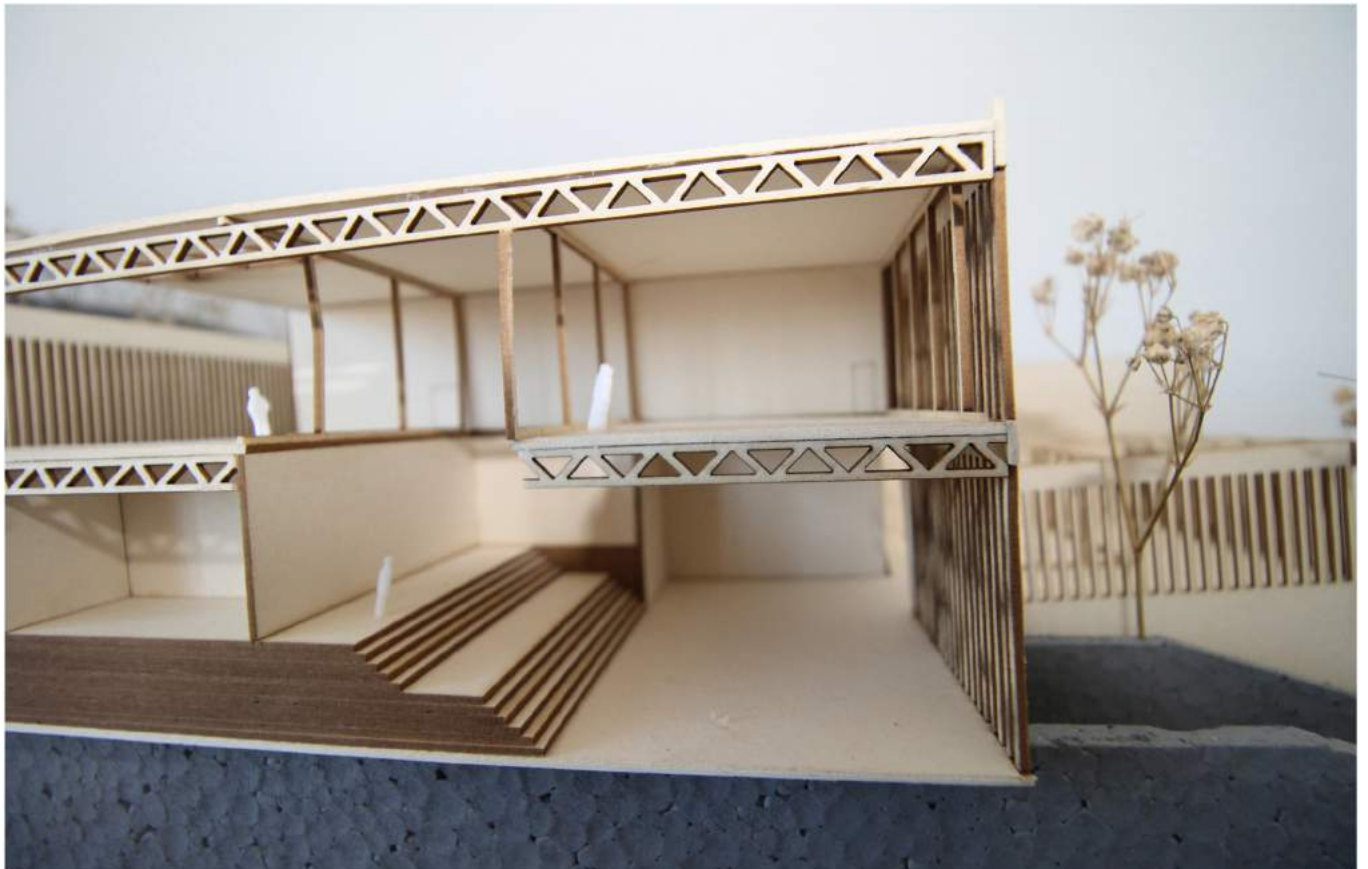
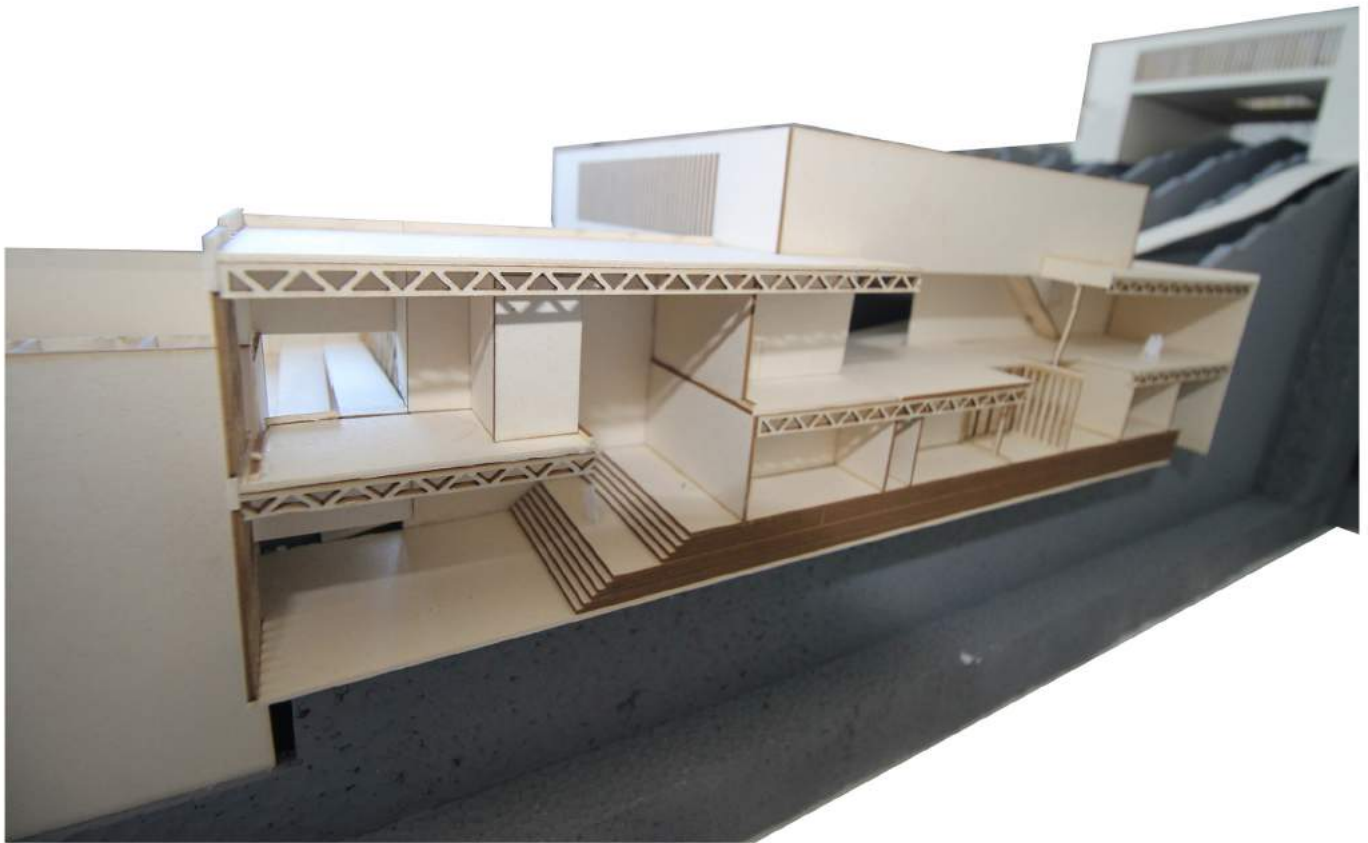


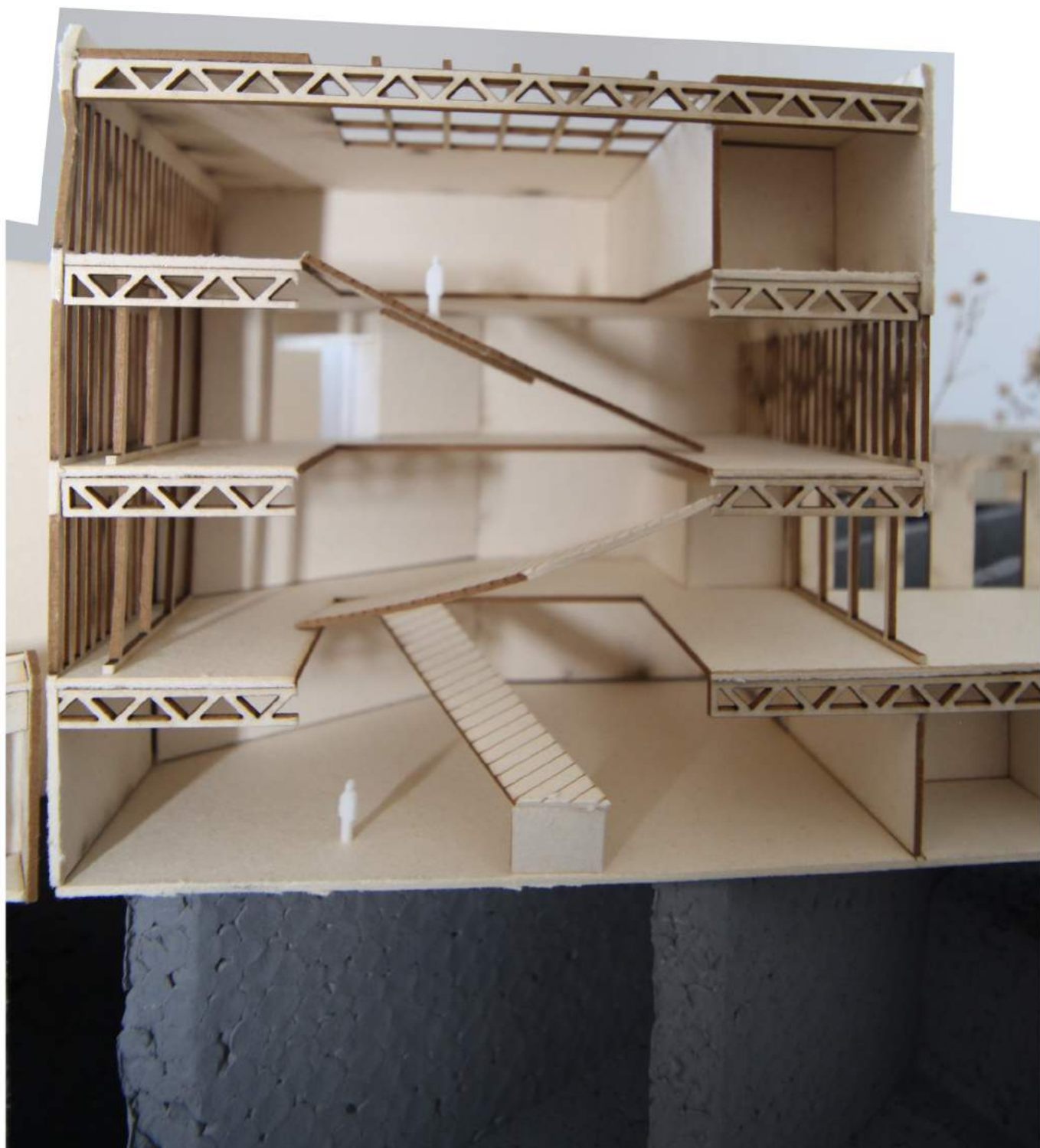




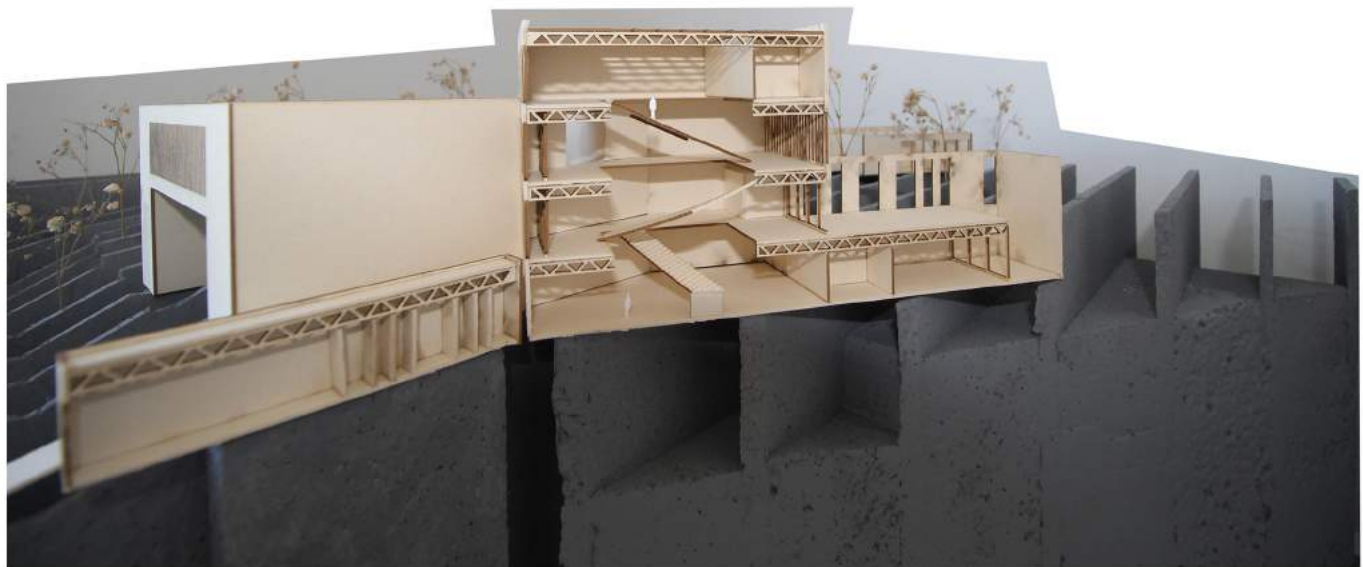
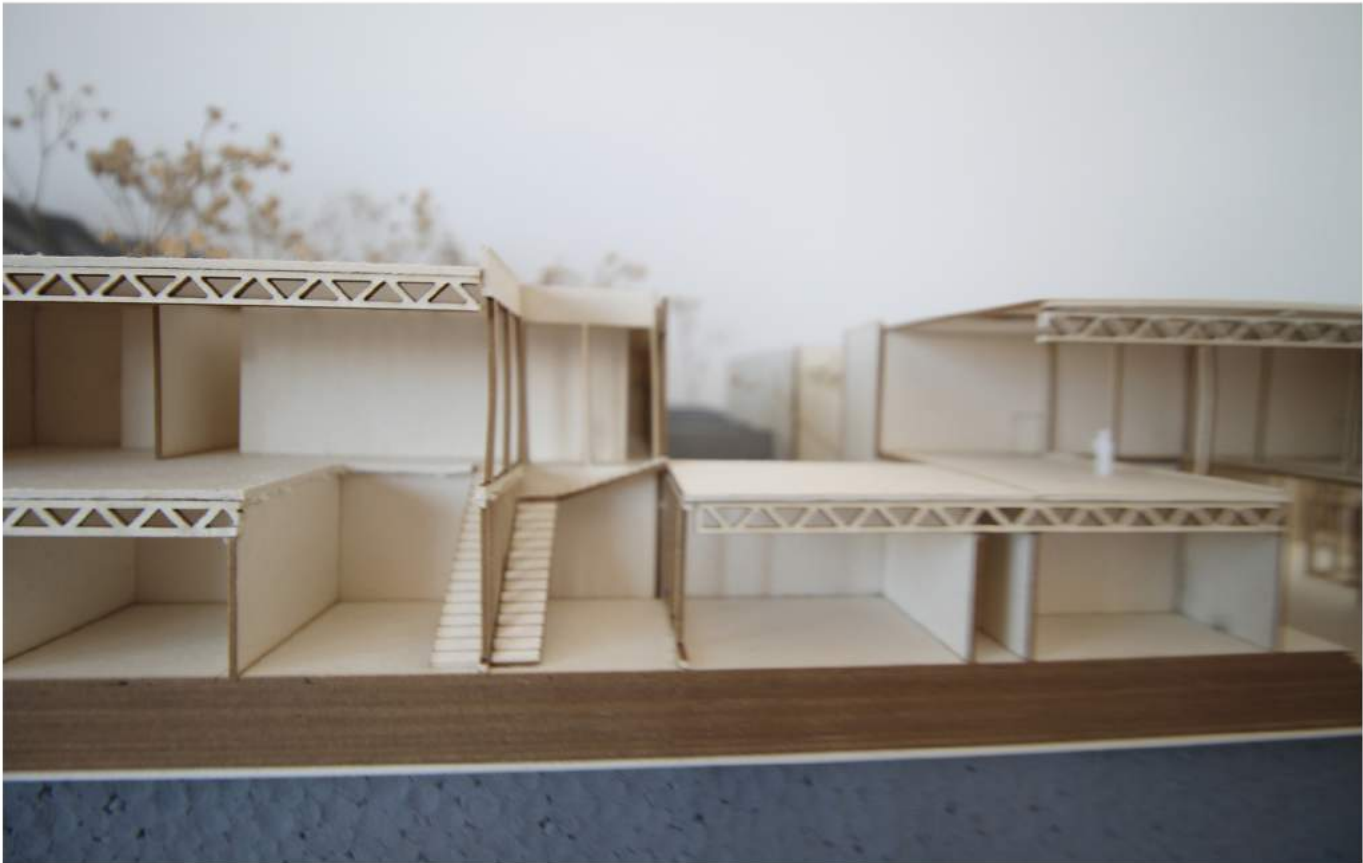




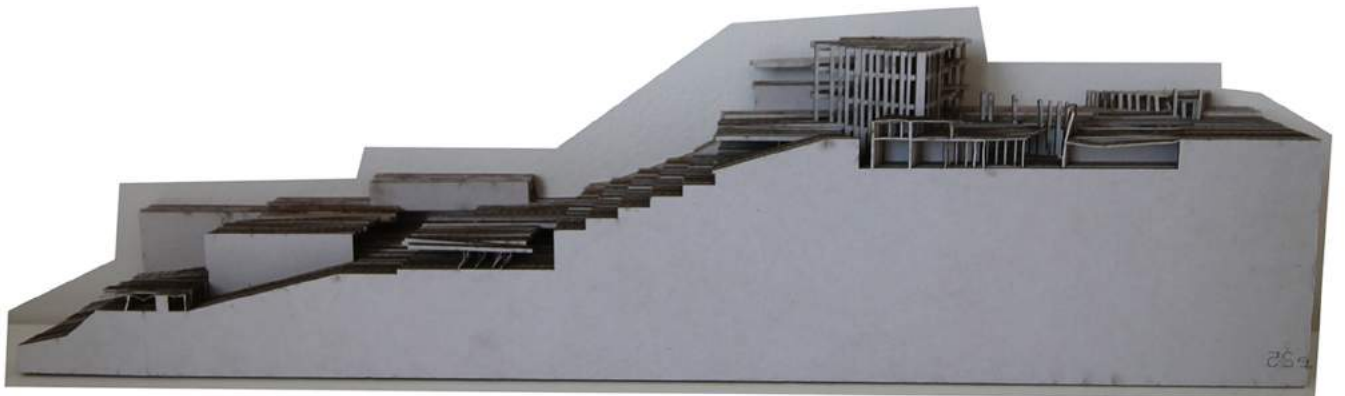


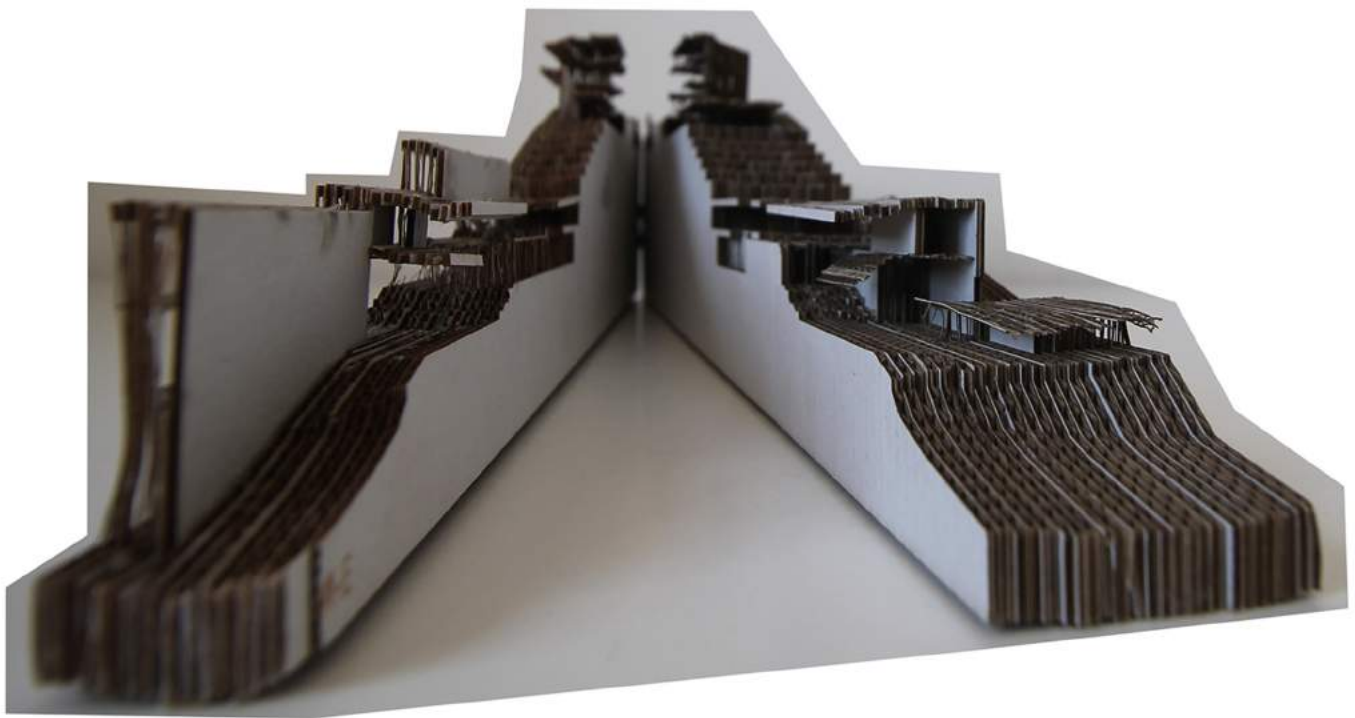


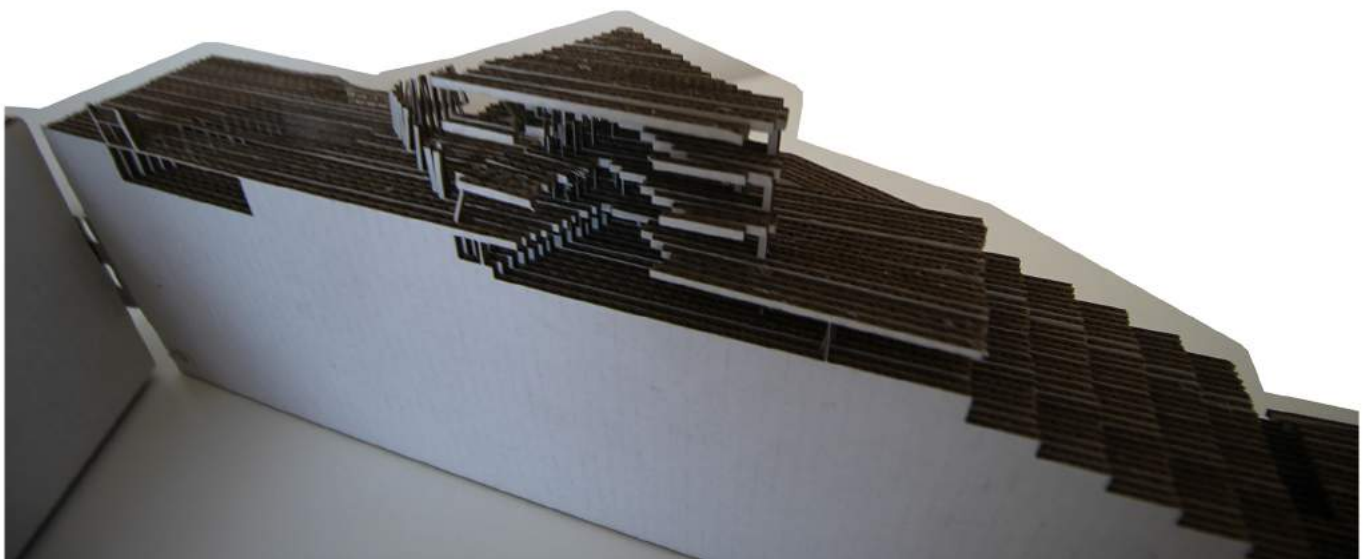
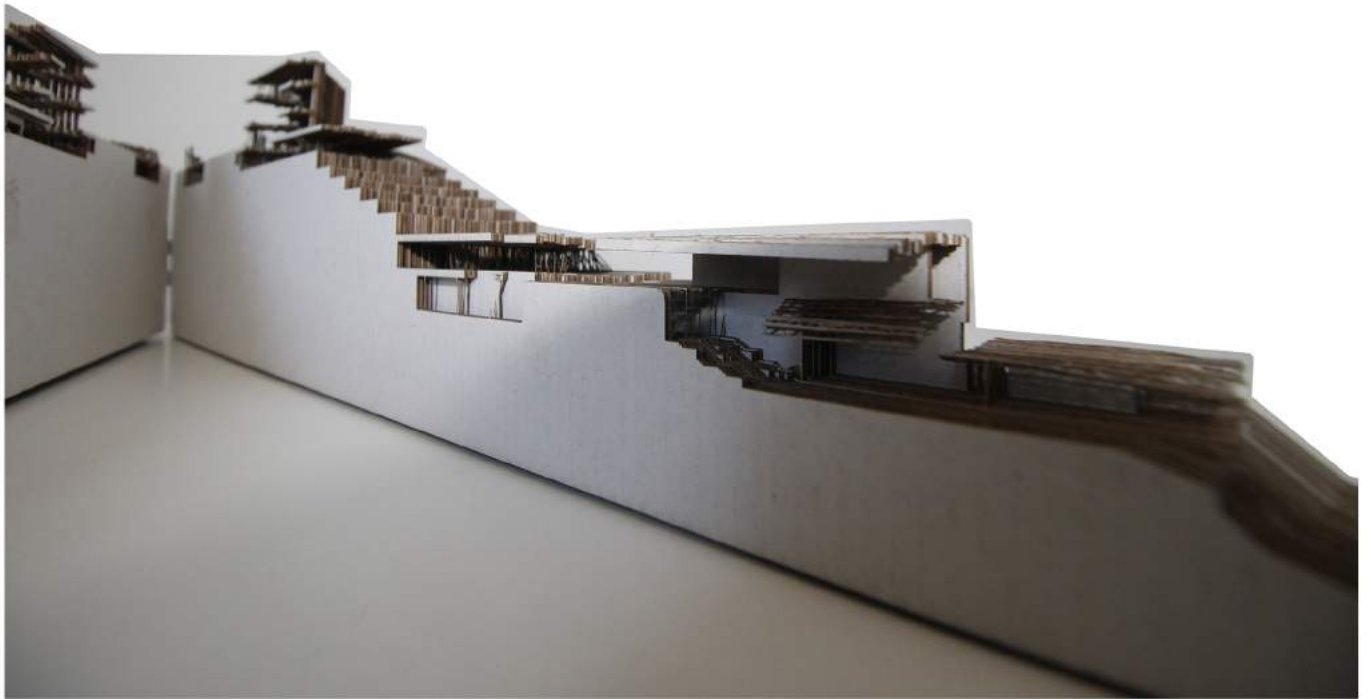


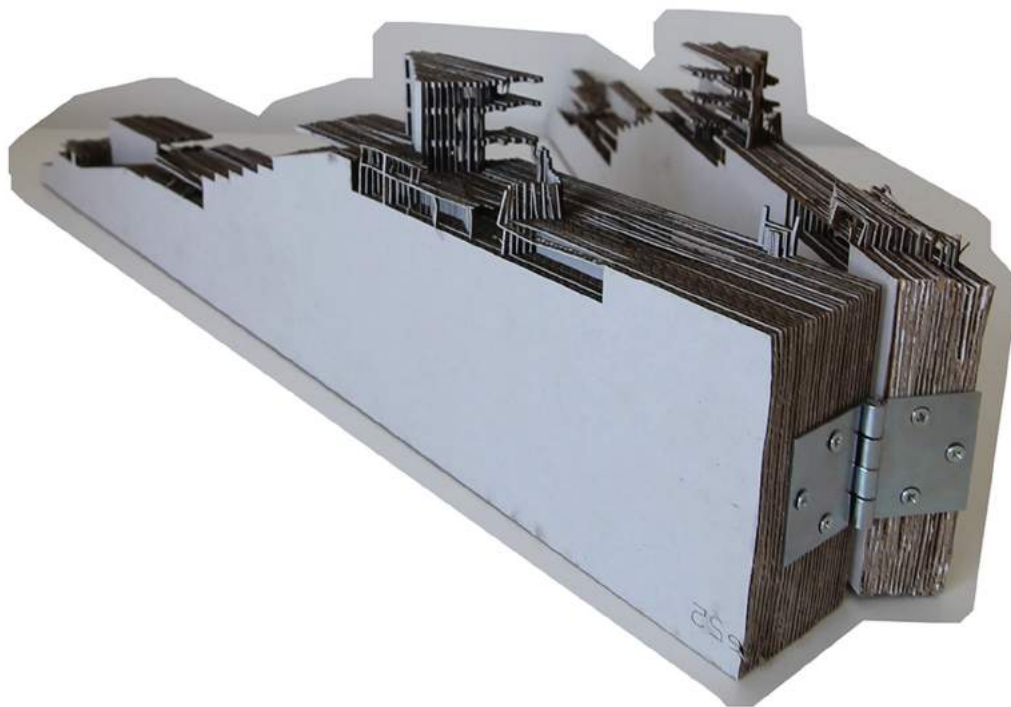






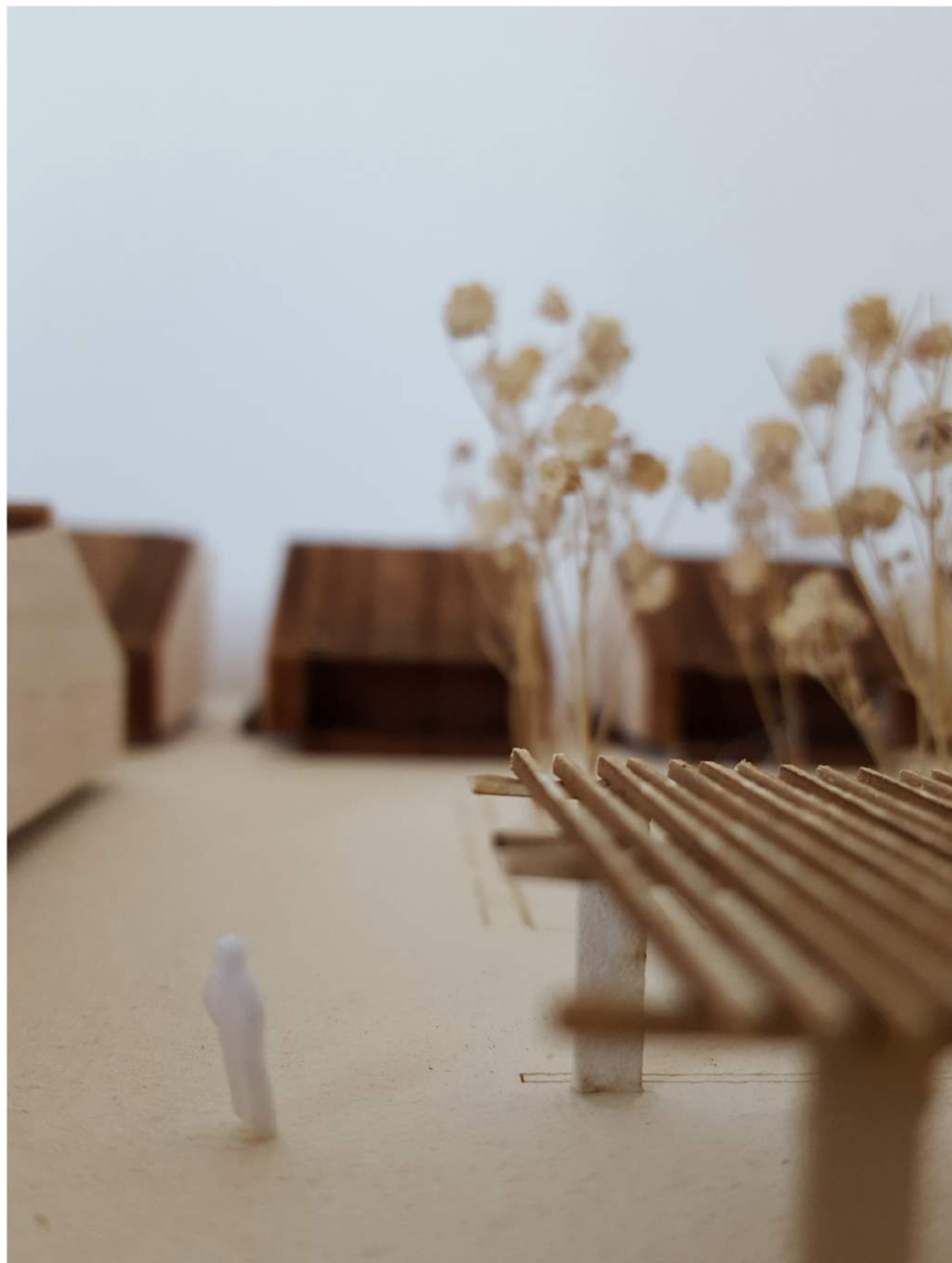






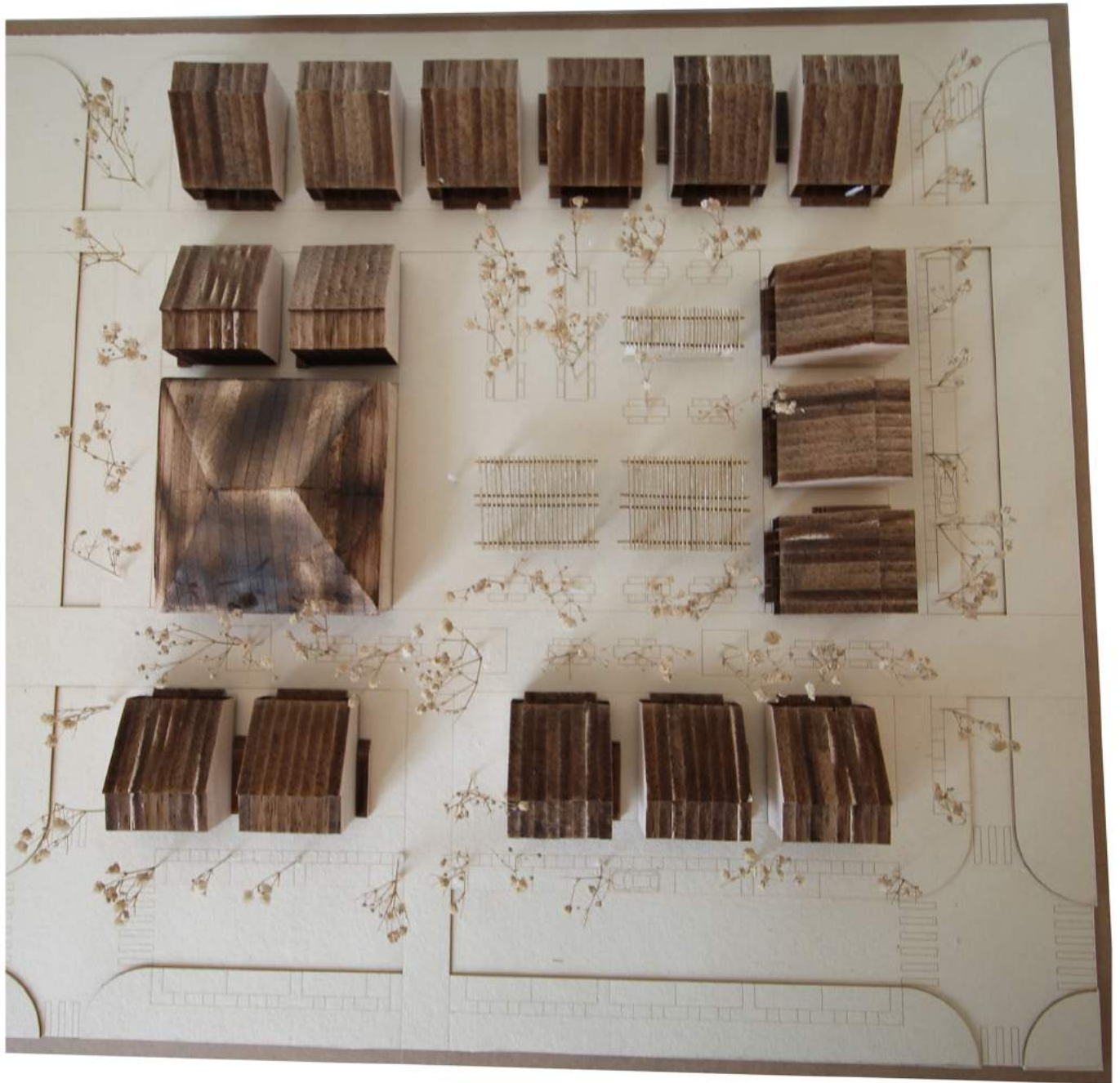








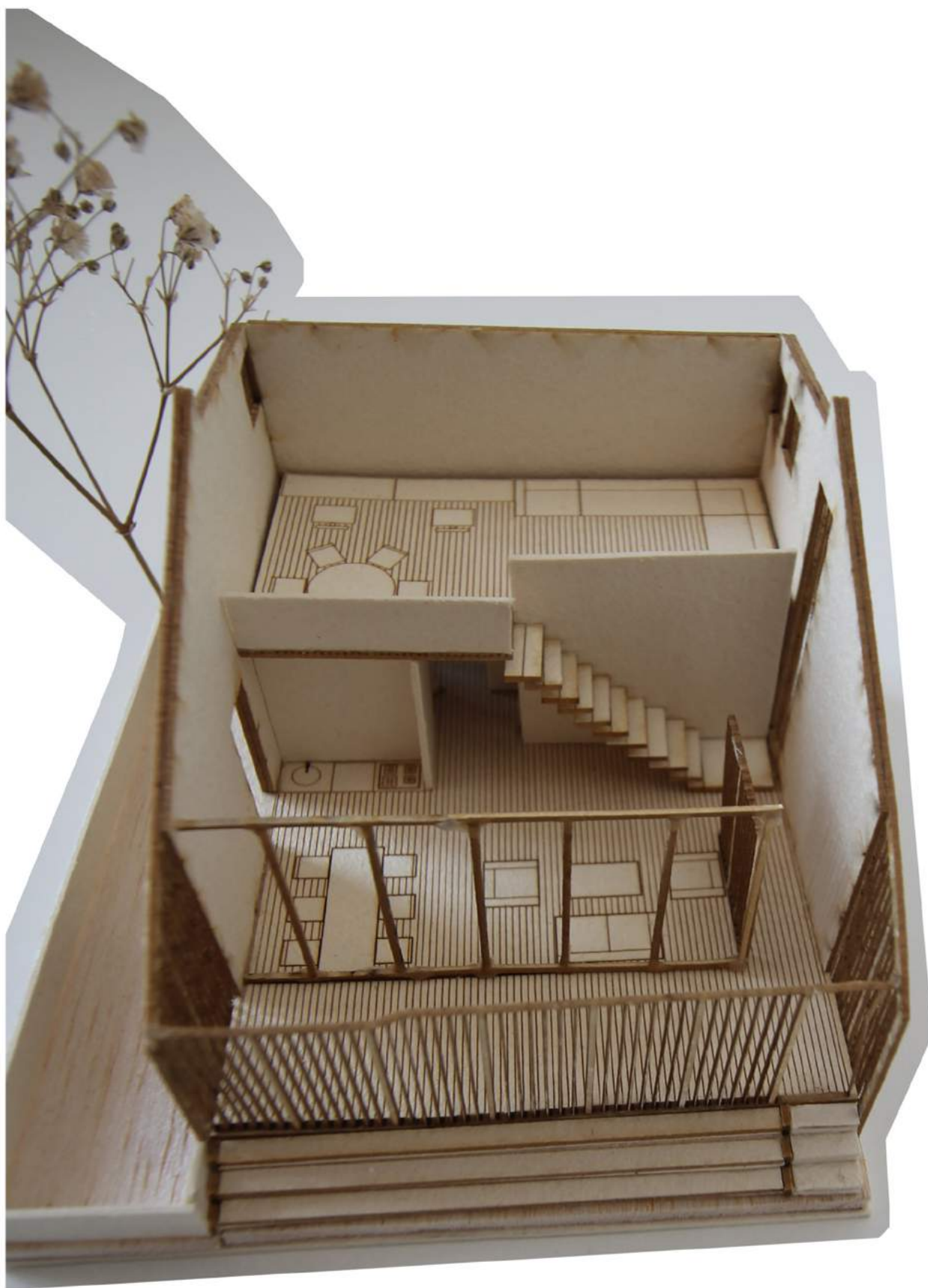














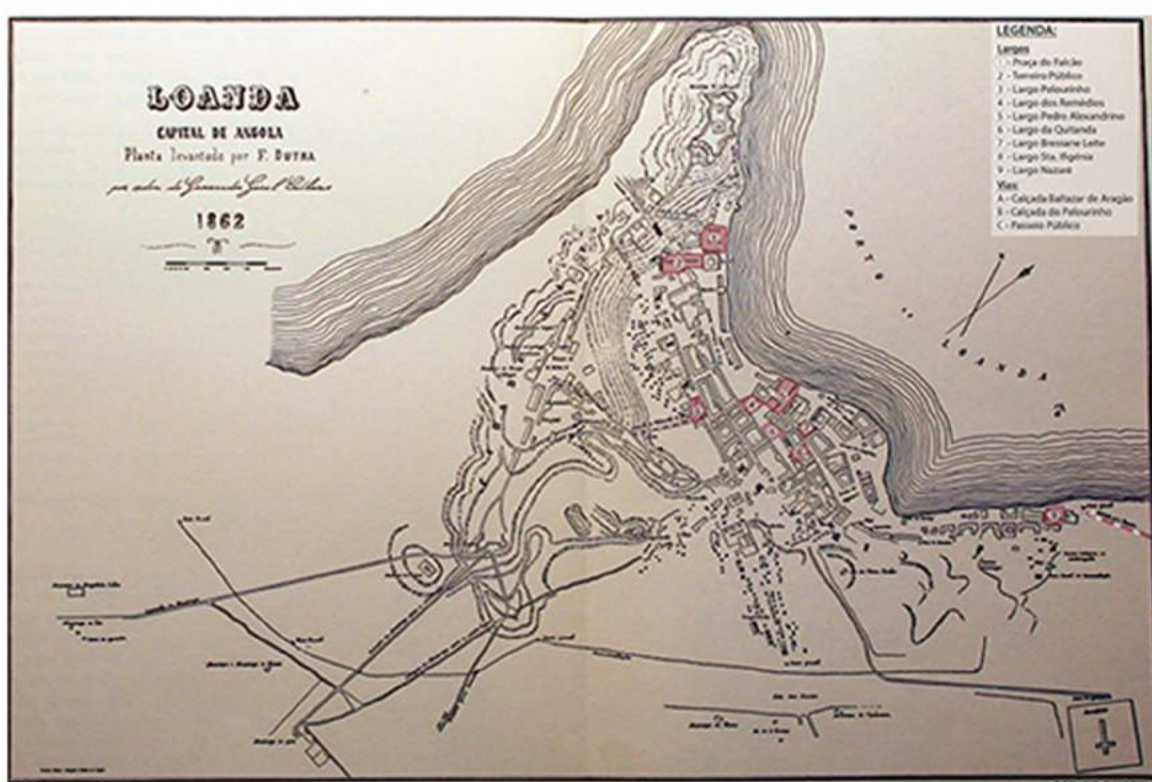
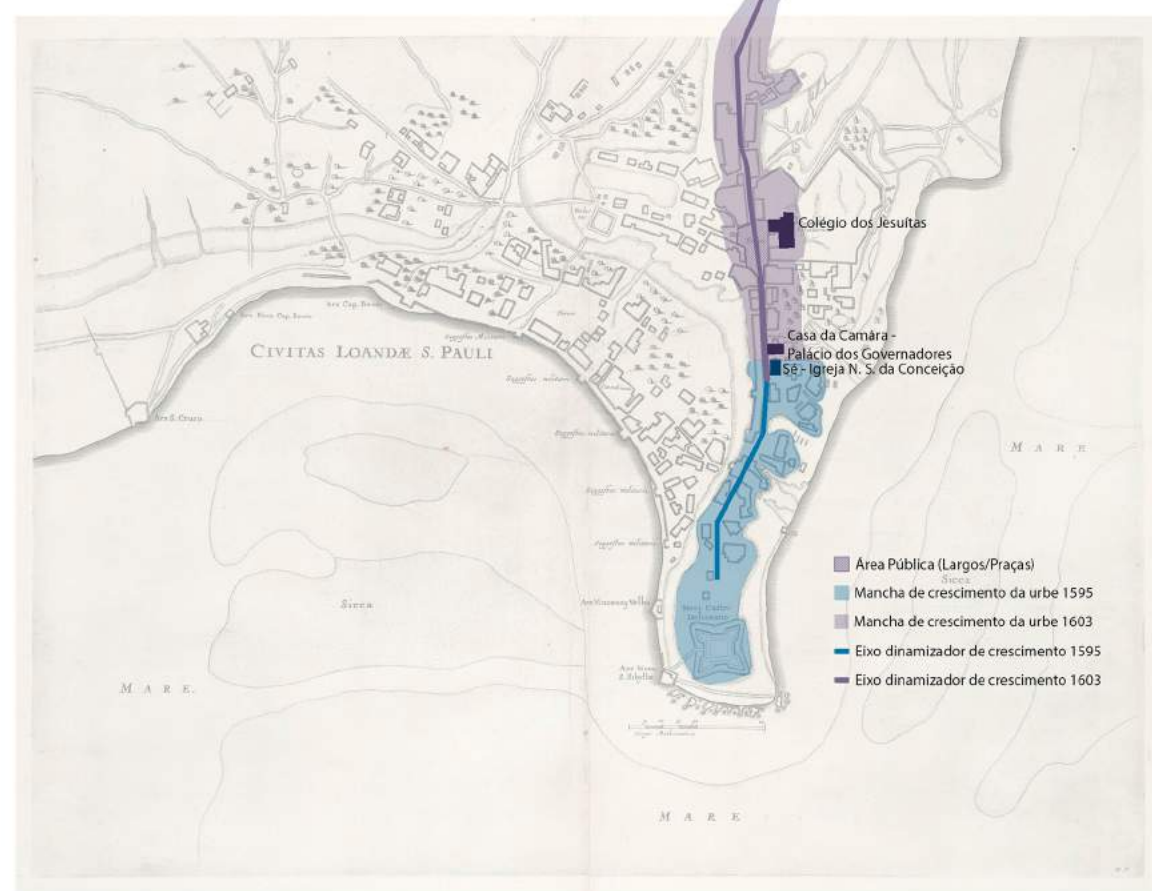
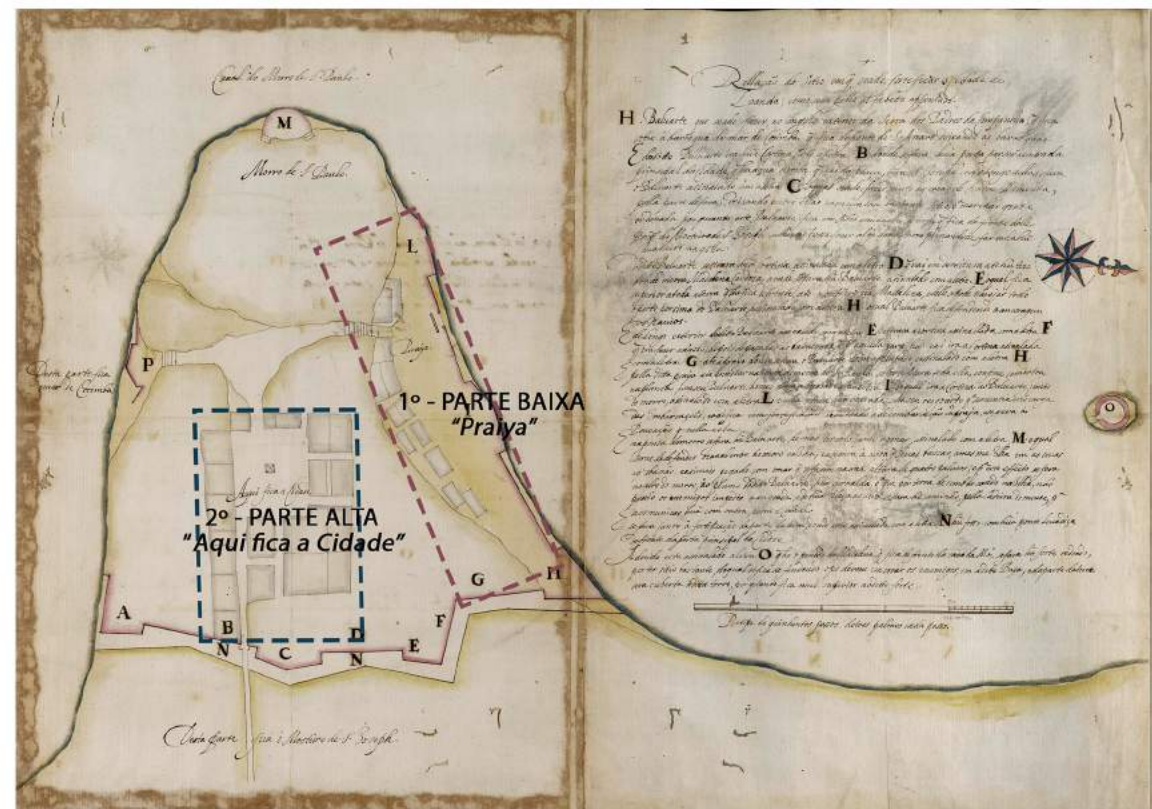




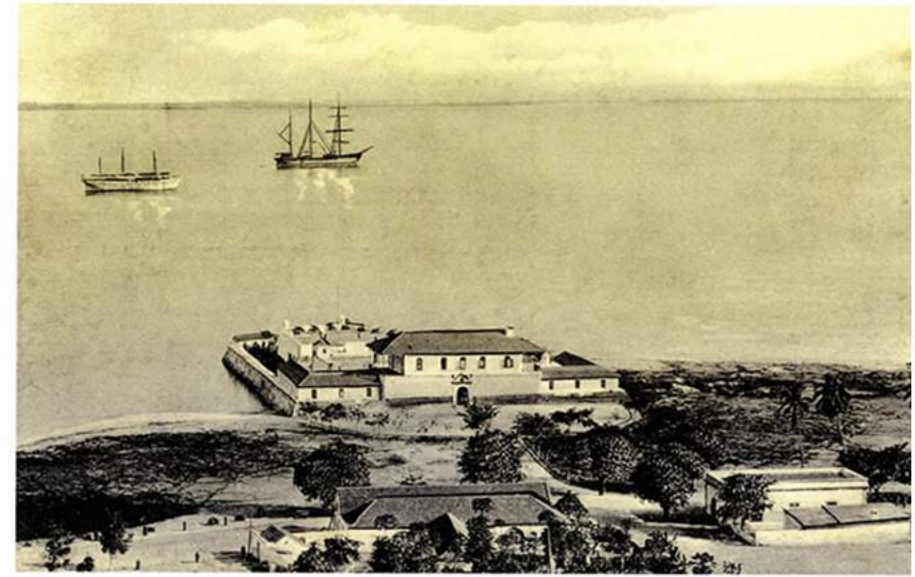
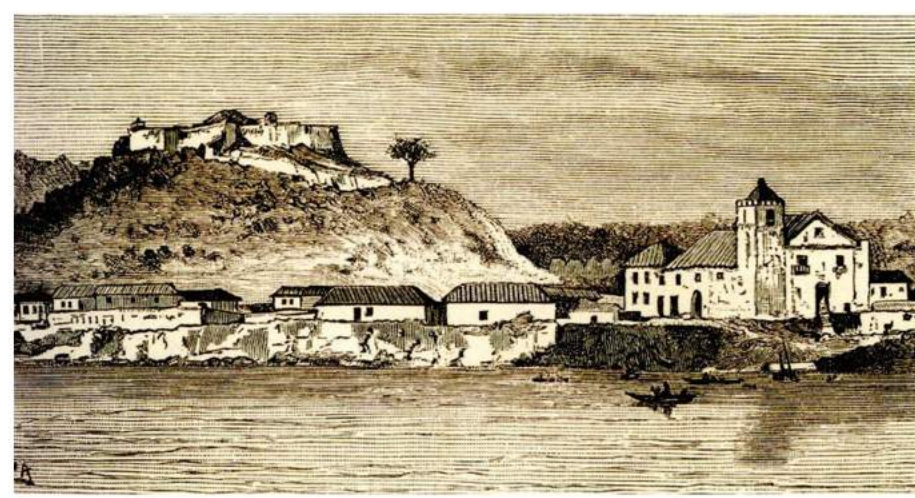
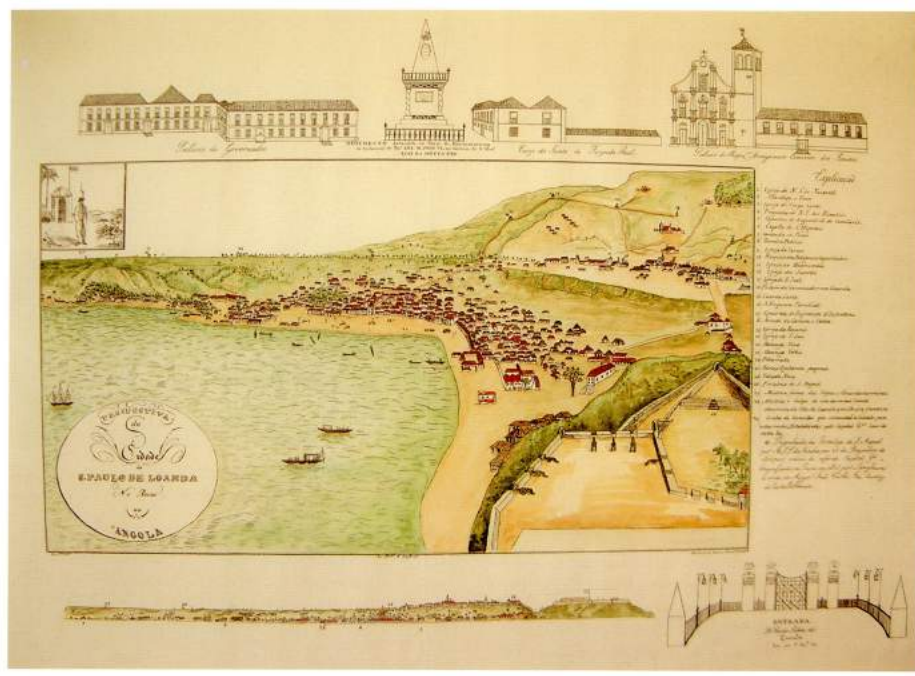
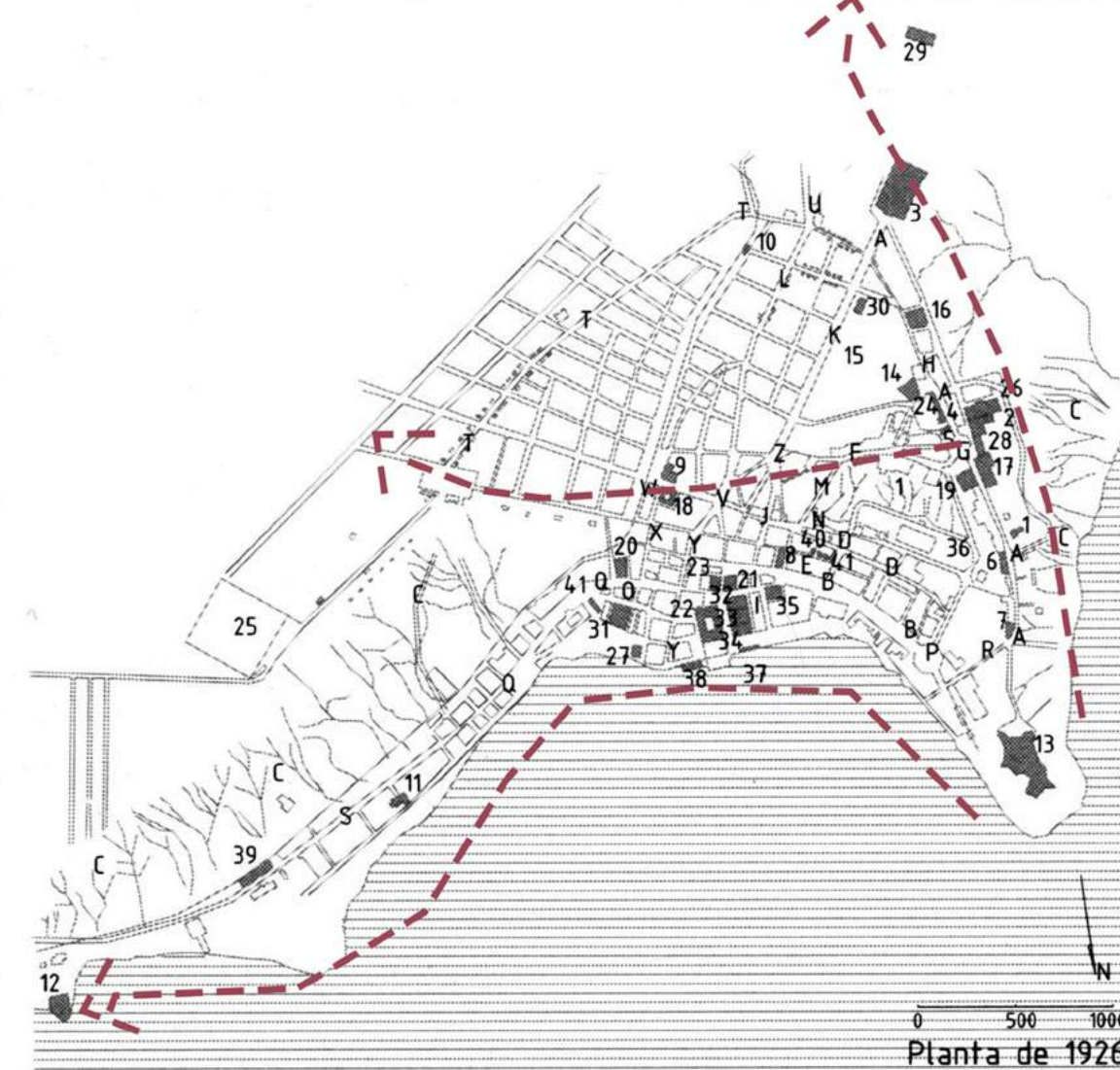
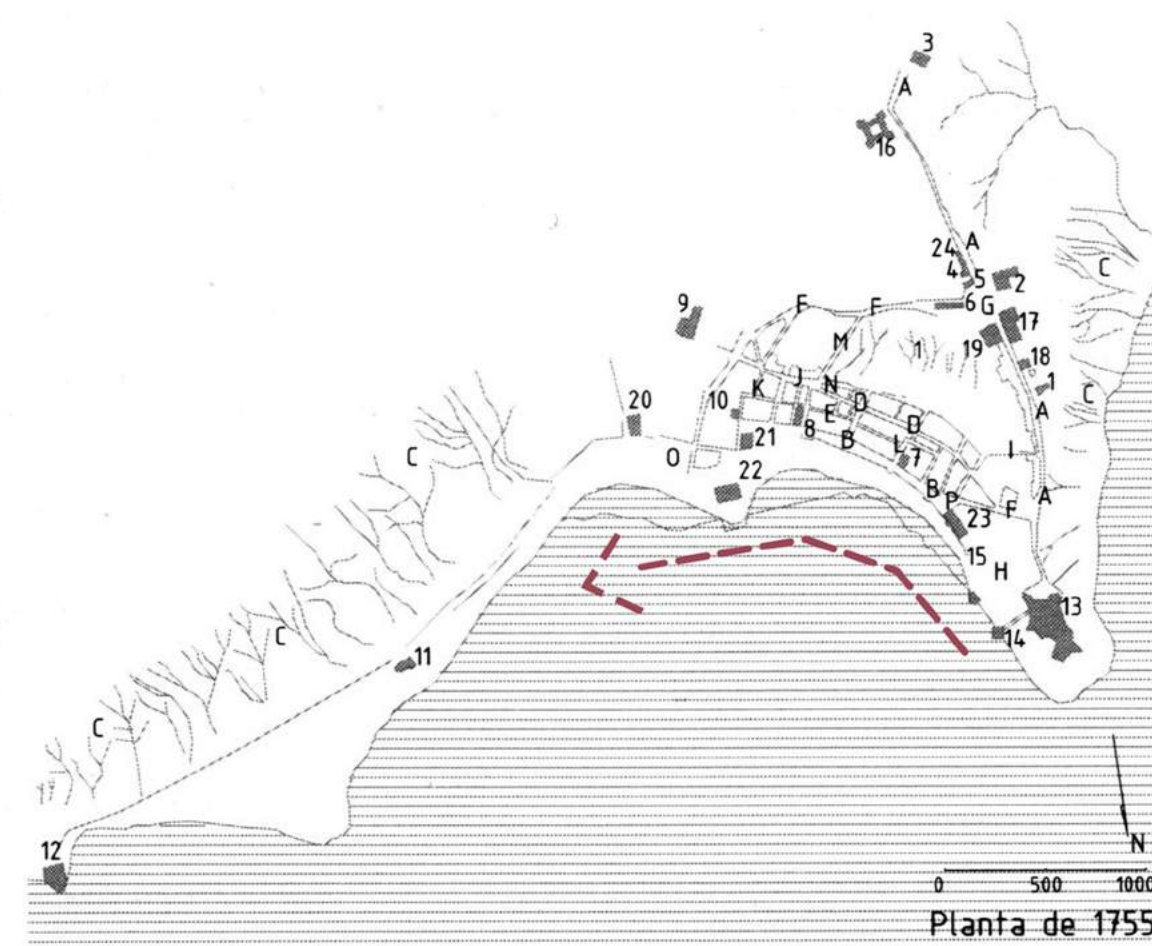
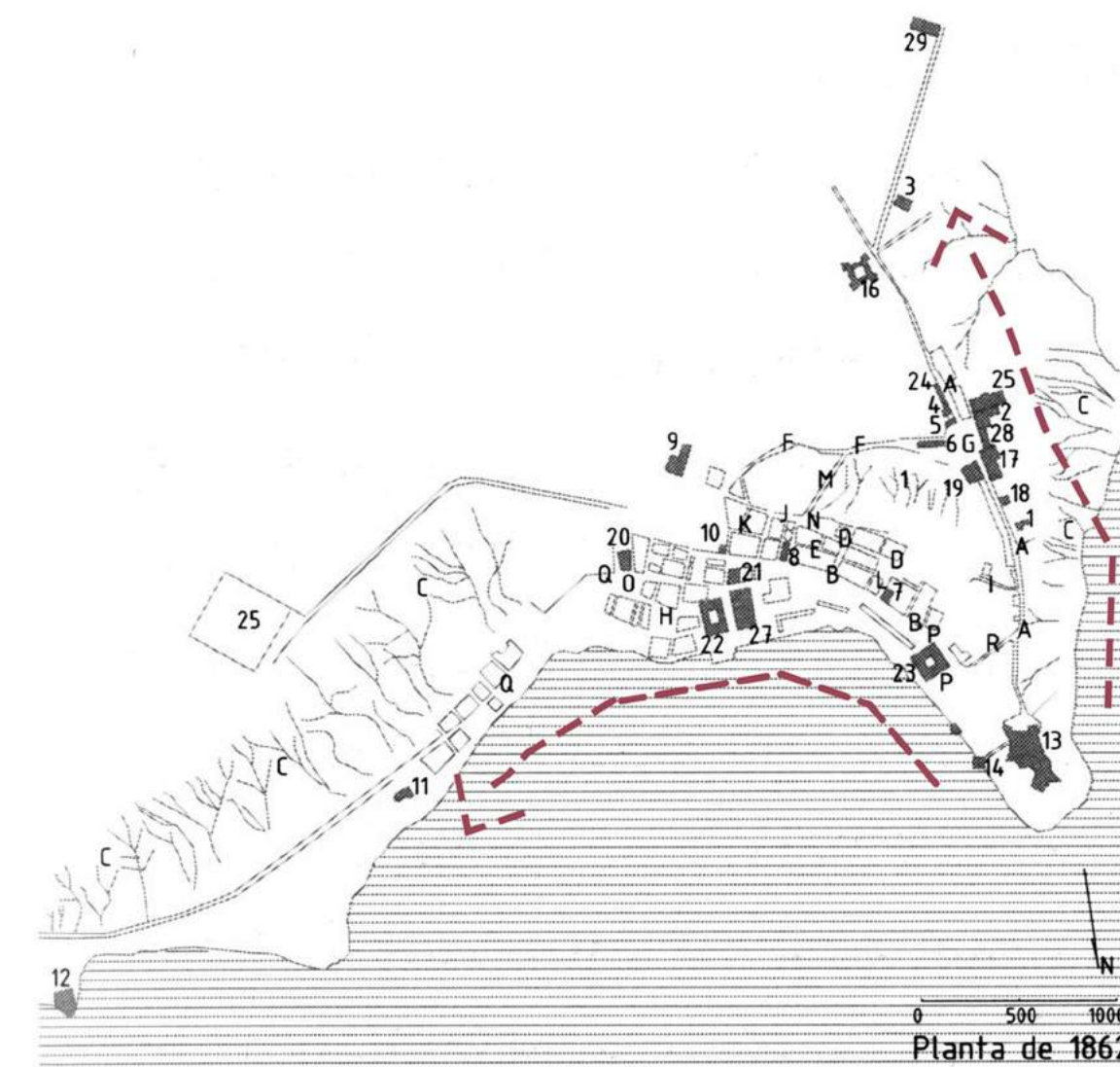
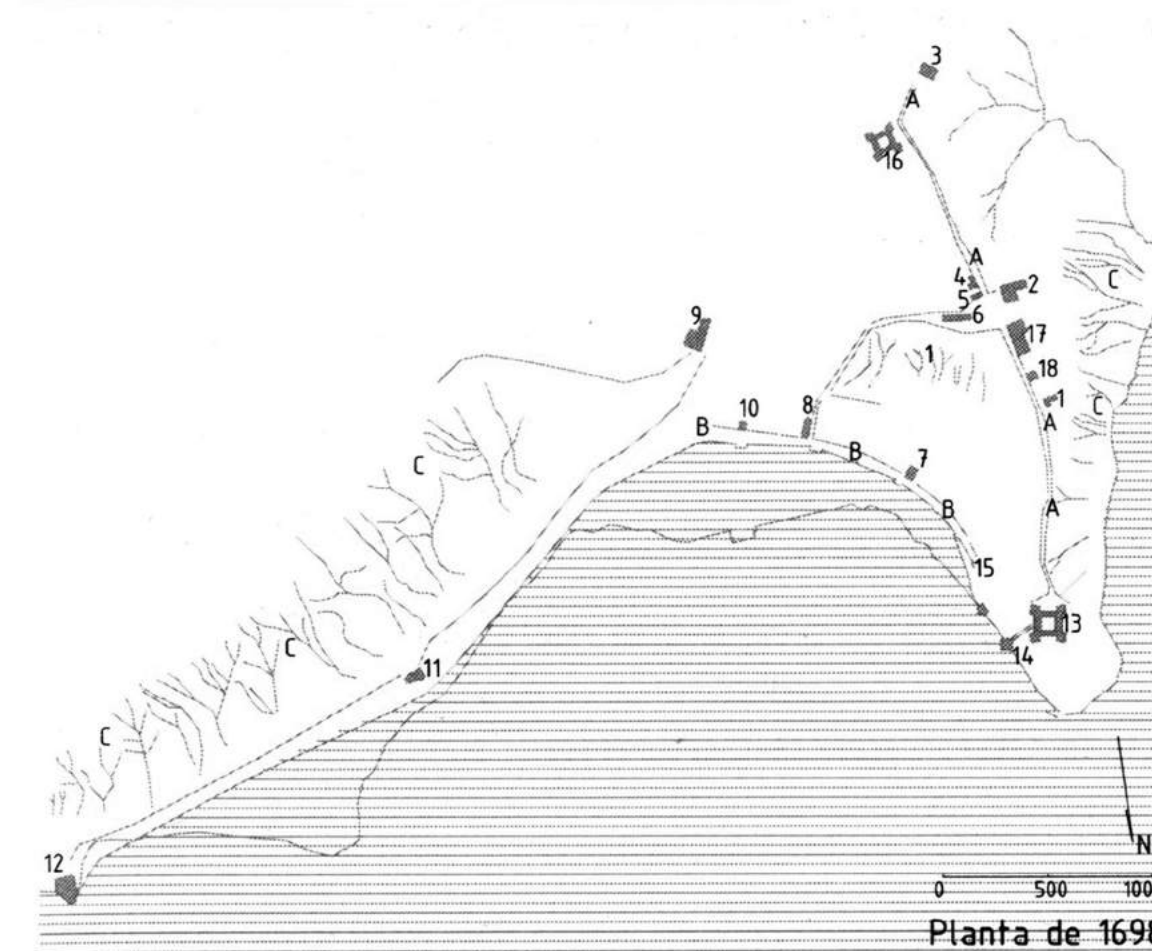




PERSPECTIVA AÉREA DE MIRAMAR, LUANDA



ANÁLISE DE CRESCIMENTO DA CIDADE - ALTA E BAIXA - SÉC. XVI / XVII



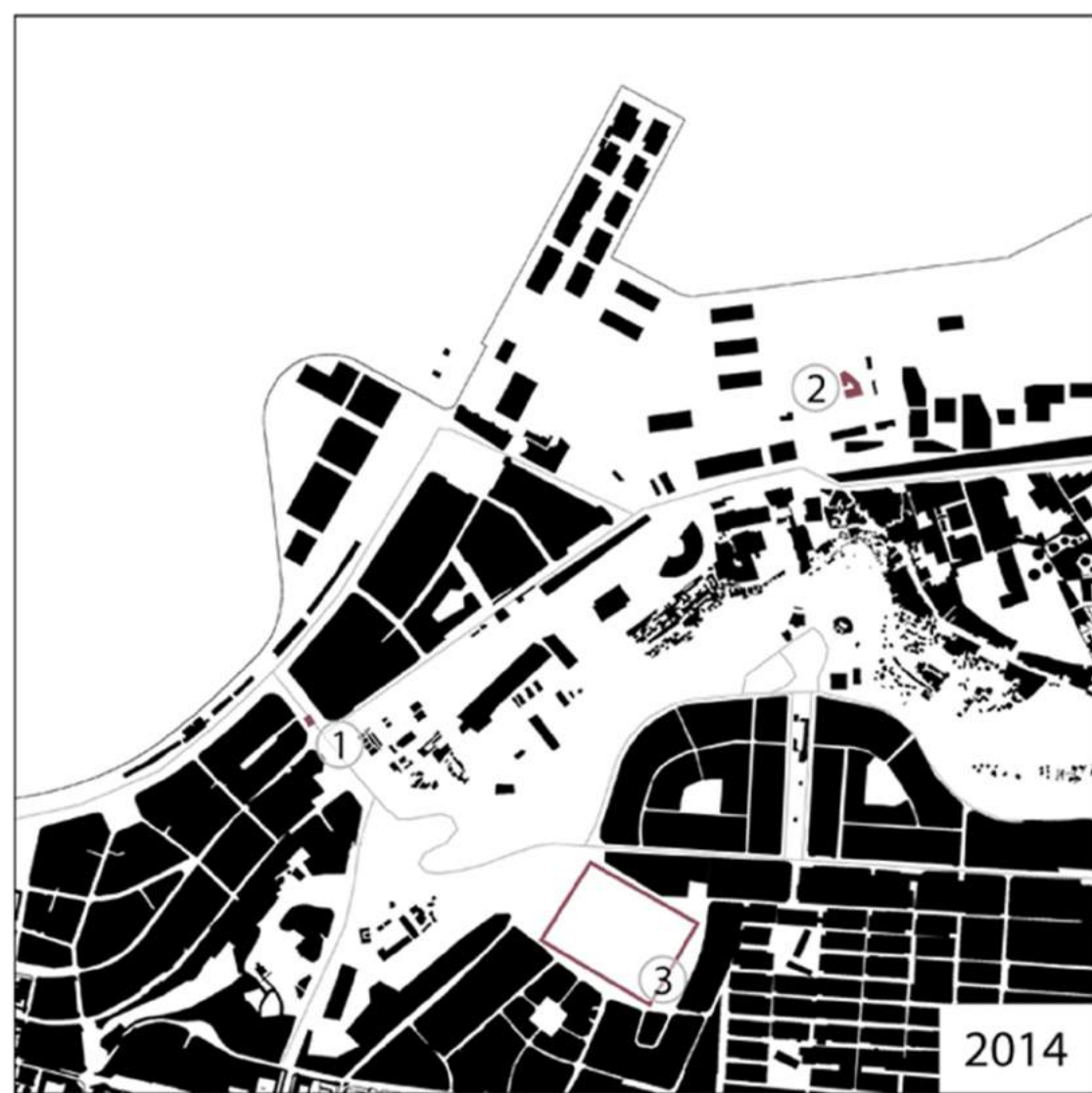
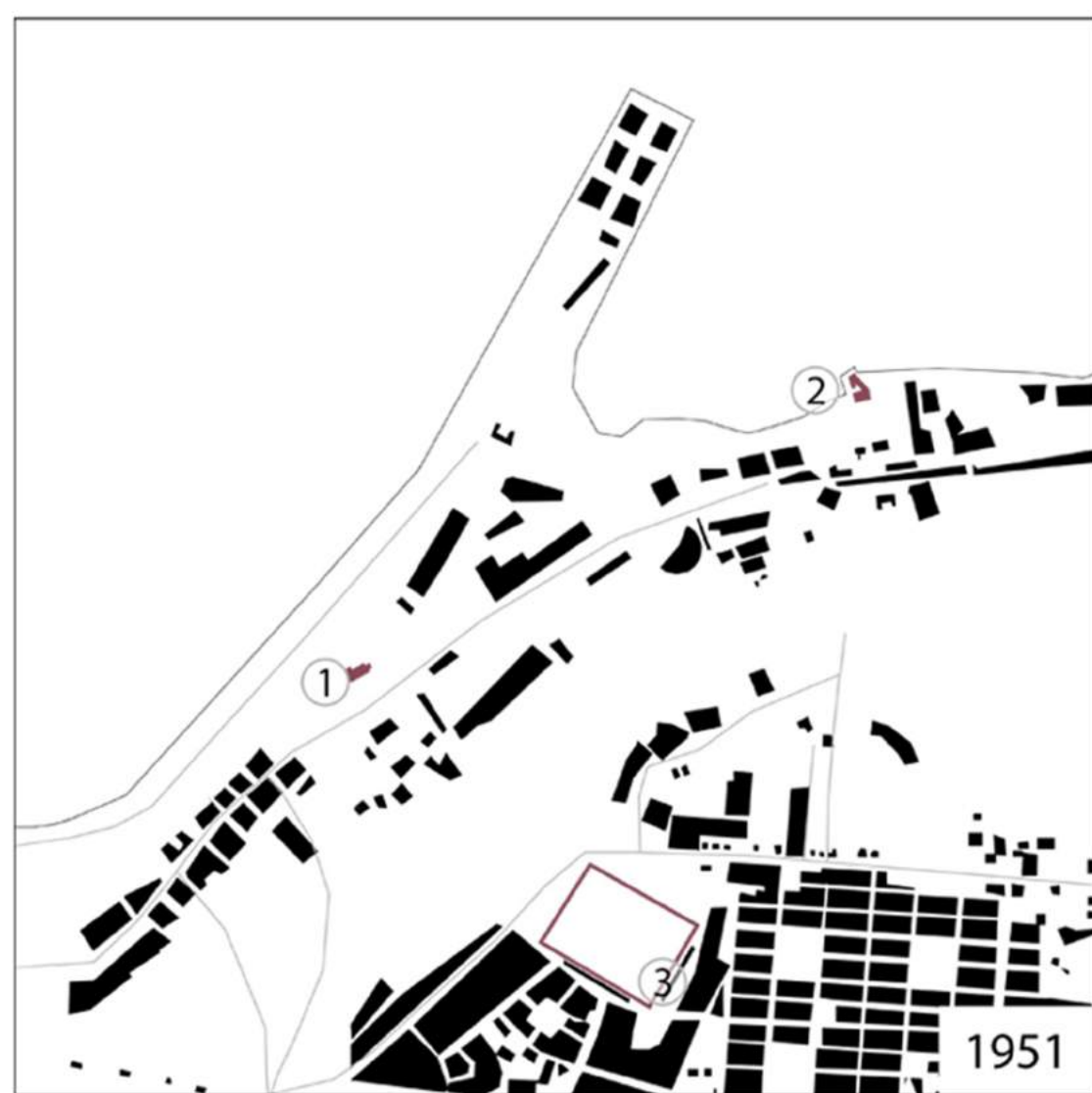
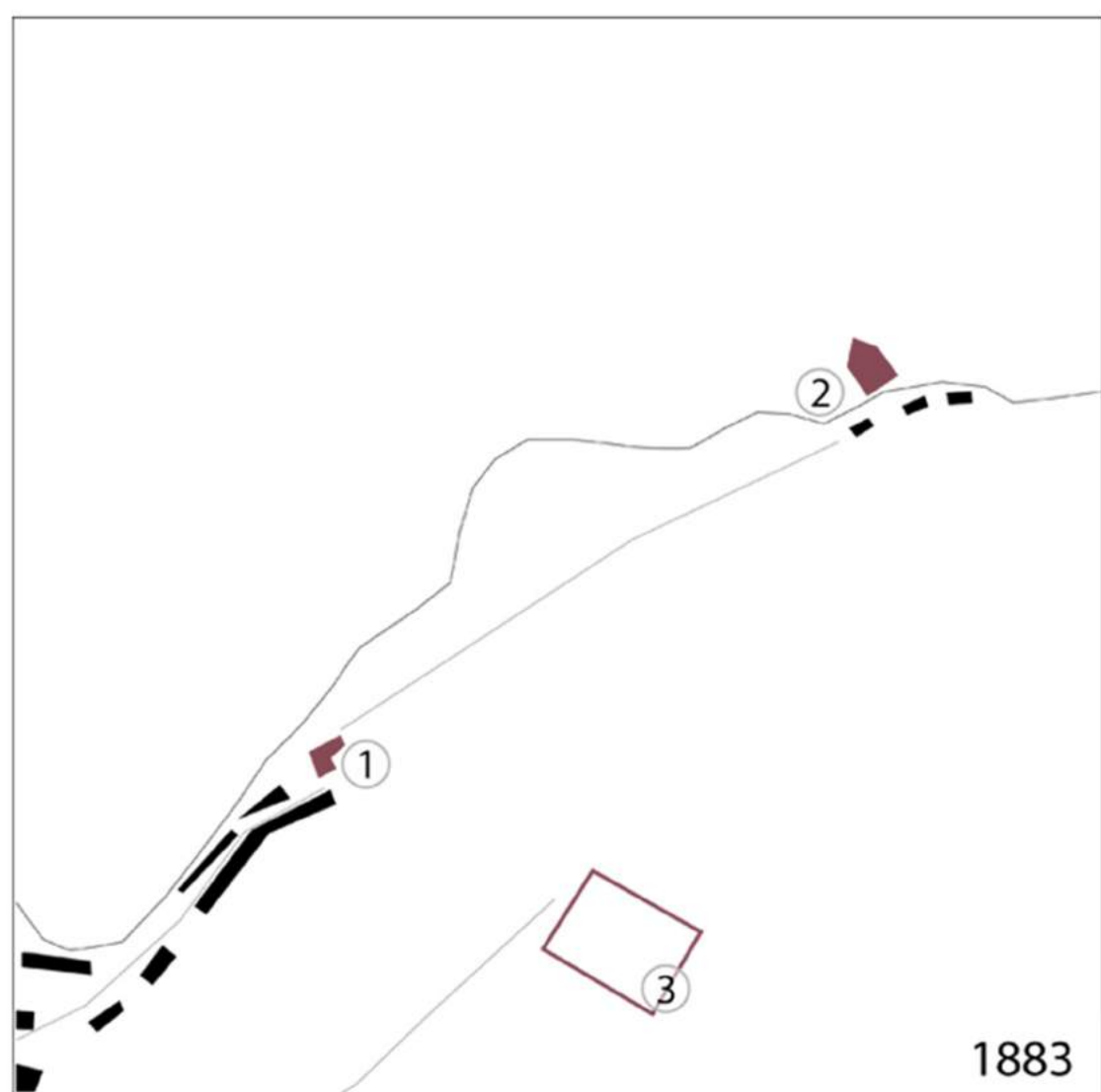
ICONOGRAFIA HISTÓRICA

ASPECTO GERAL DE LUANDA  
ZONA ALTA E BAIXA DA CIDADE  
FORTALEZA DO PENEDO  
VISTA DA CIDADE ALTA

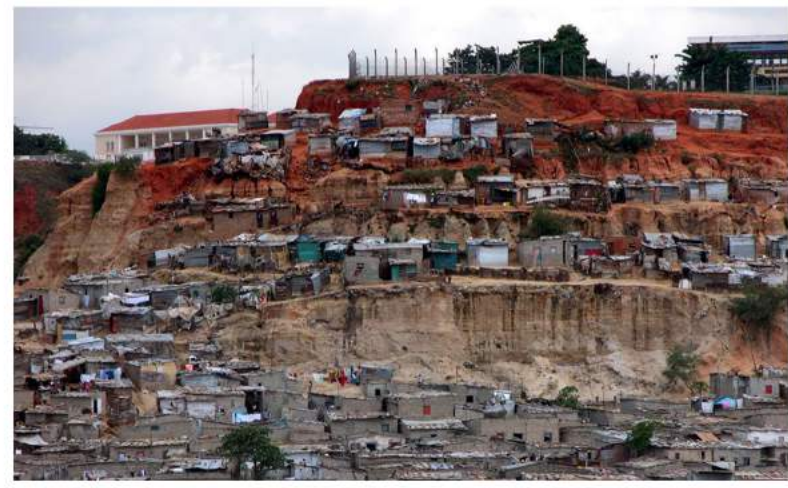


REGISTOS FOTOGRÁFICOS HISTÓRICOS - SÉC. XX

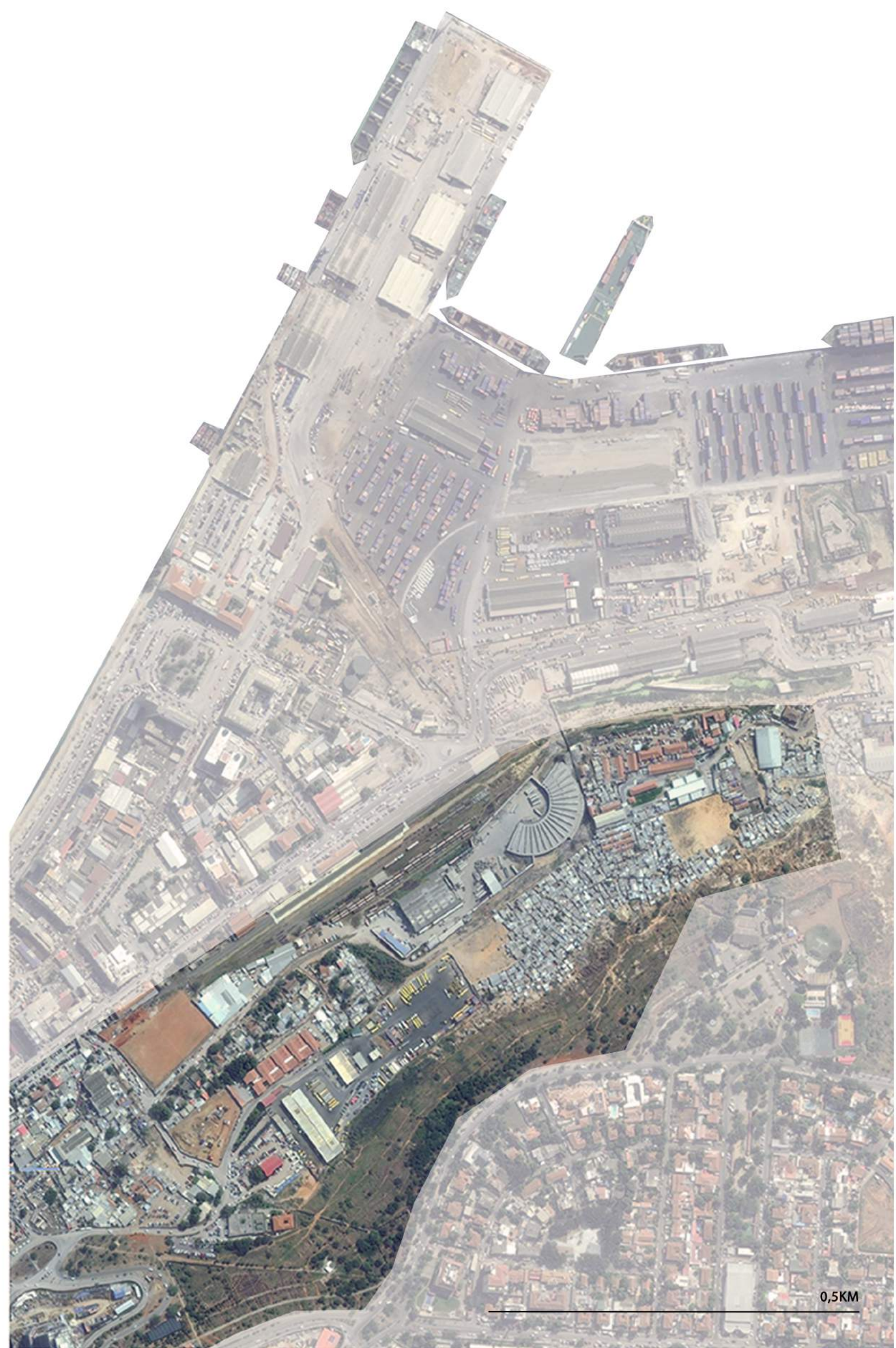
ESTACÃO FERROVIÁRIA  
PORTO DE LUANDA  
IGREJA N. SRA. DA NAZARÉ



- 1. IGREJA N. SRA. DA NAZARÉ
- 2. FORTALEZA DO PENEDO
- 3. CEMITÉRIO ALTO DAS CRUZES



ASPETOS FOTOGRÁFICOS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO



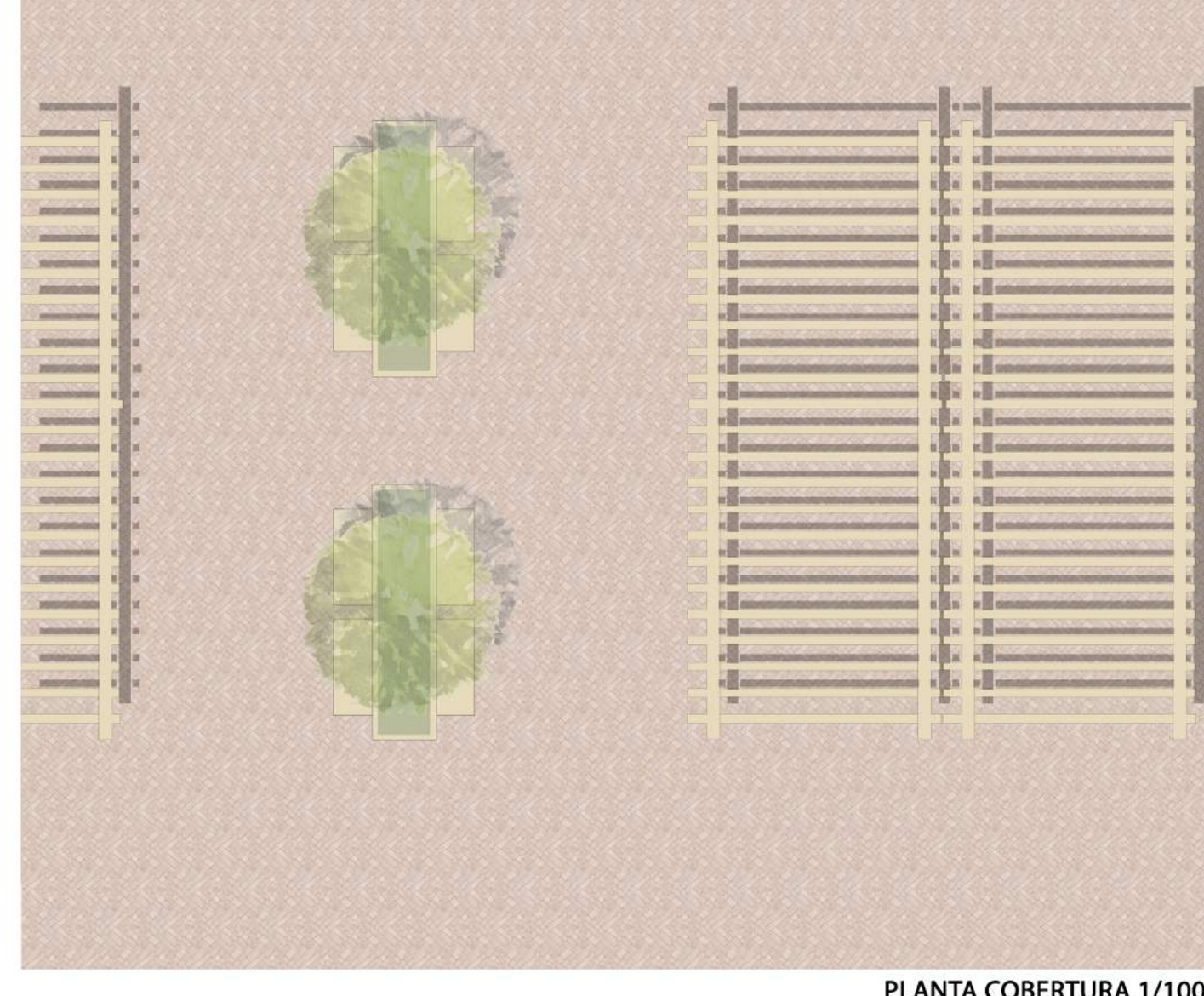
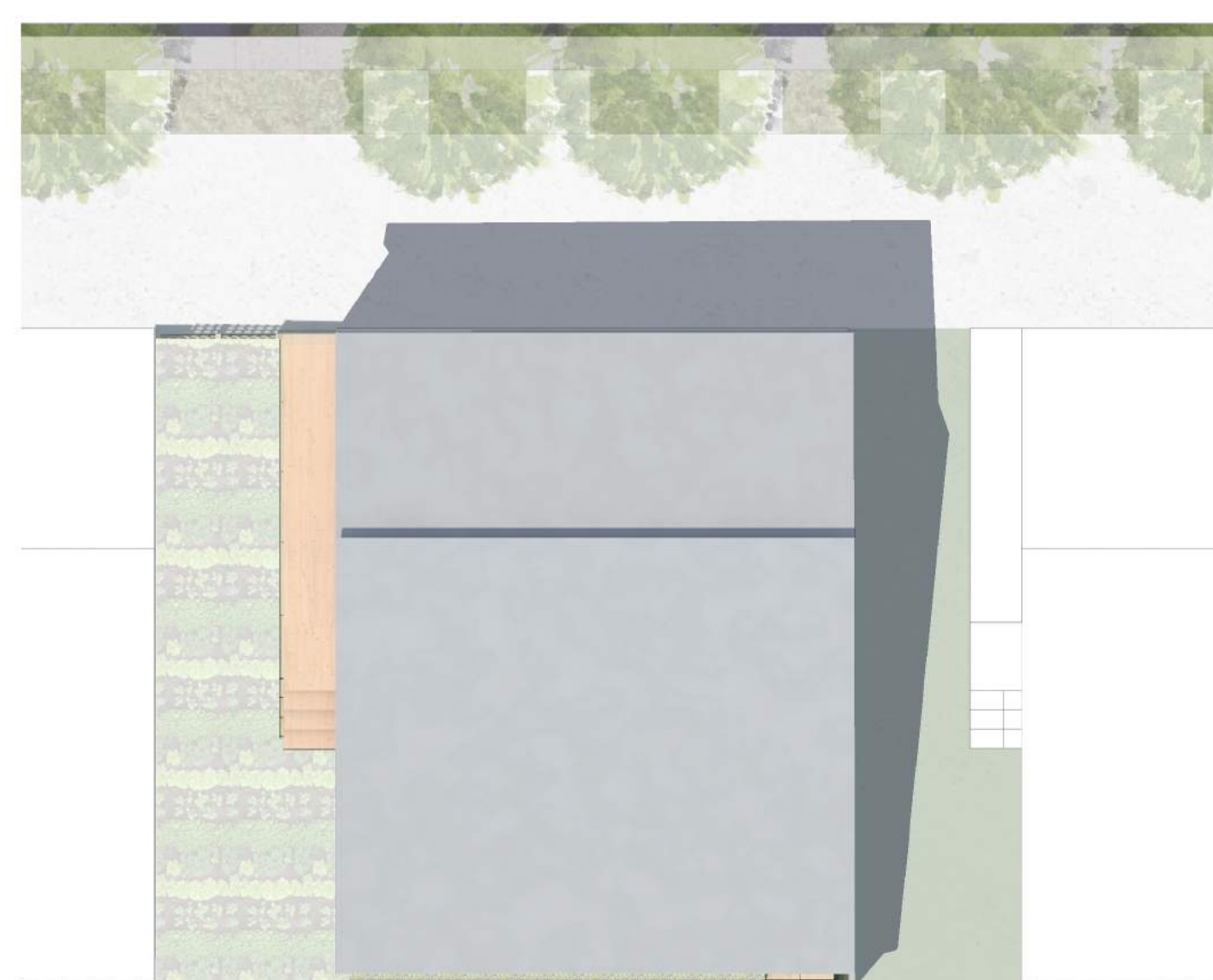
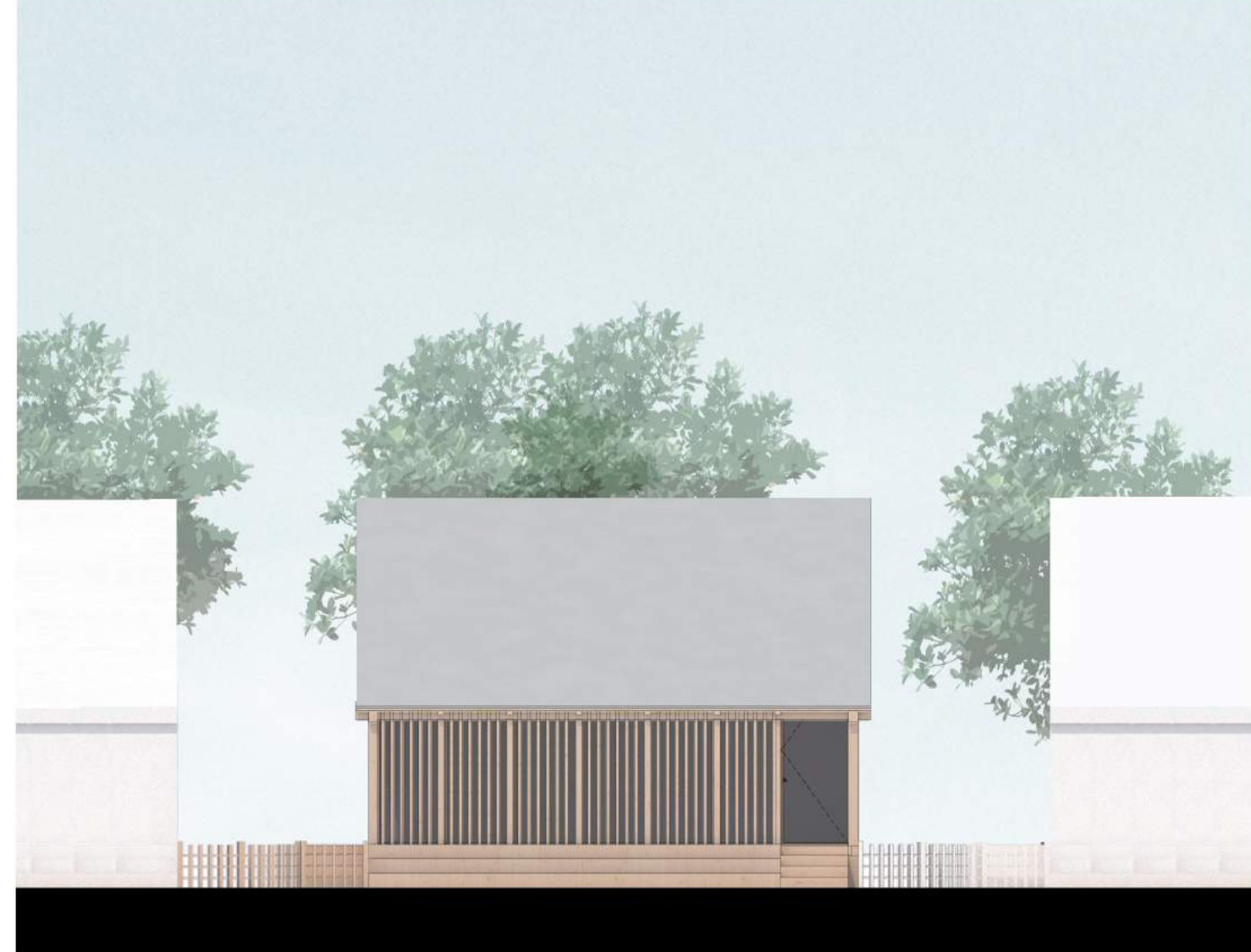
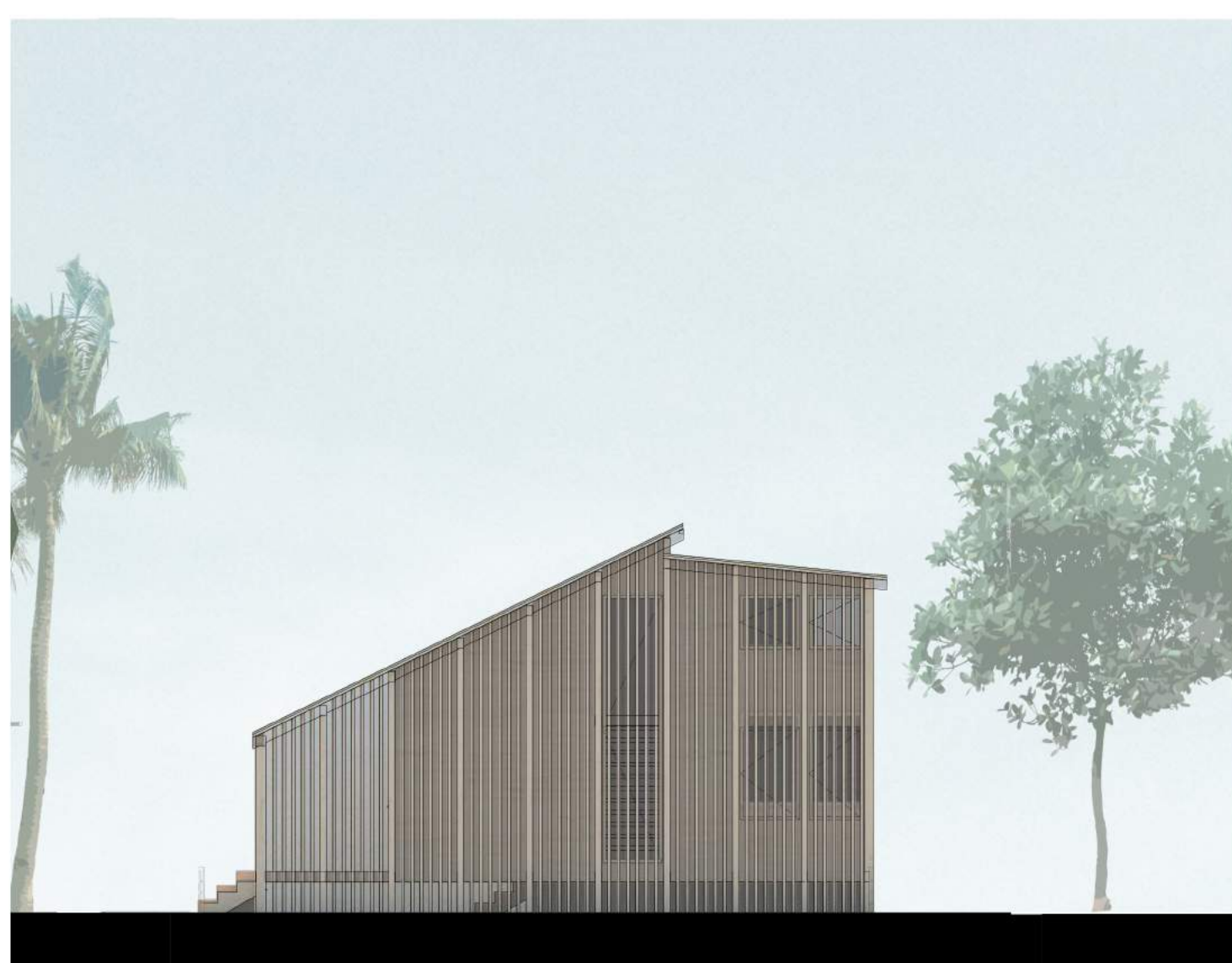
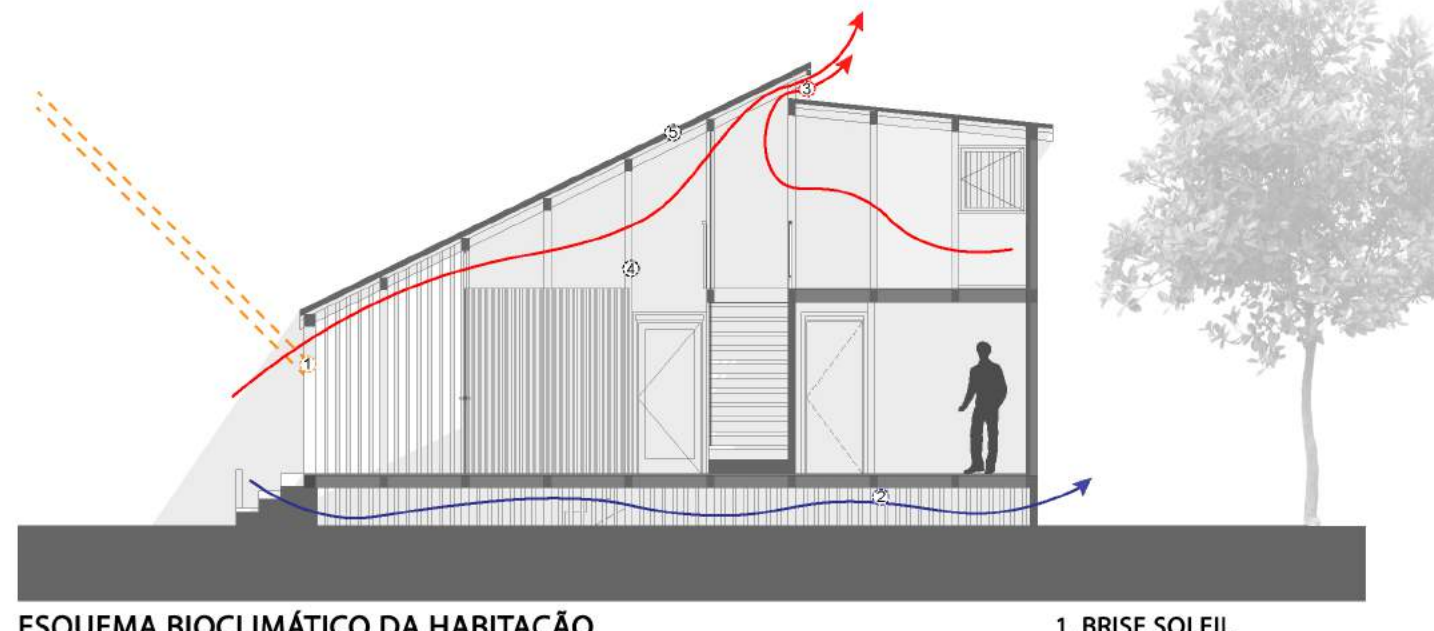
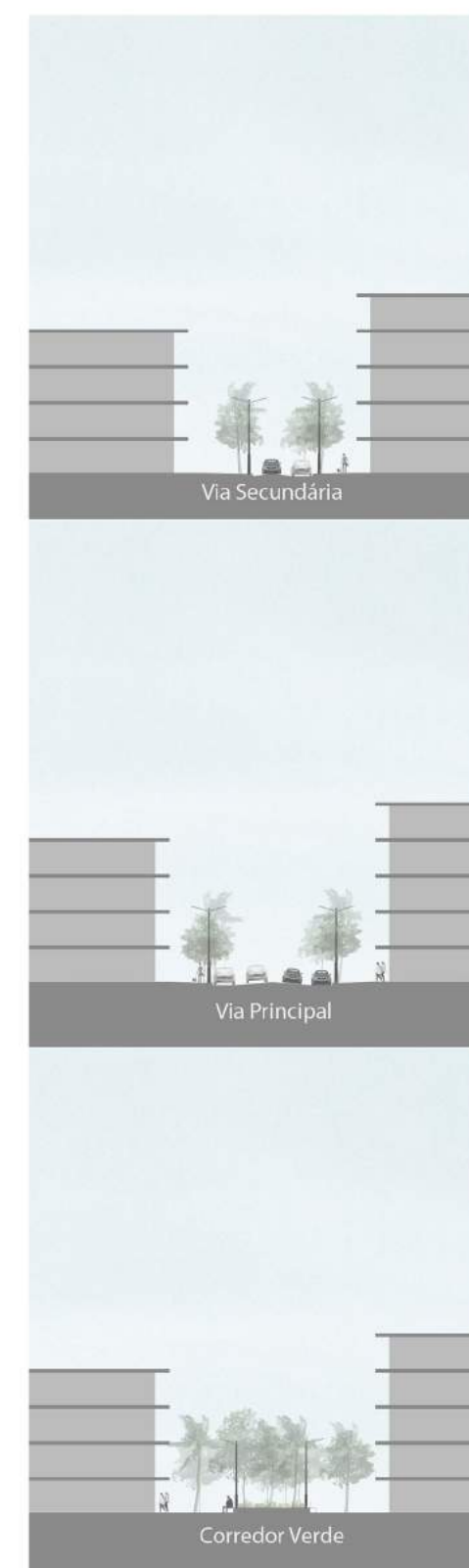
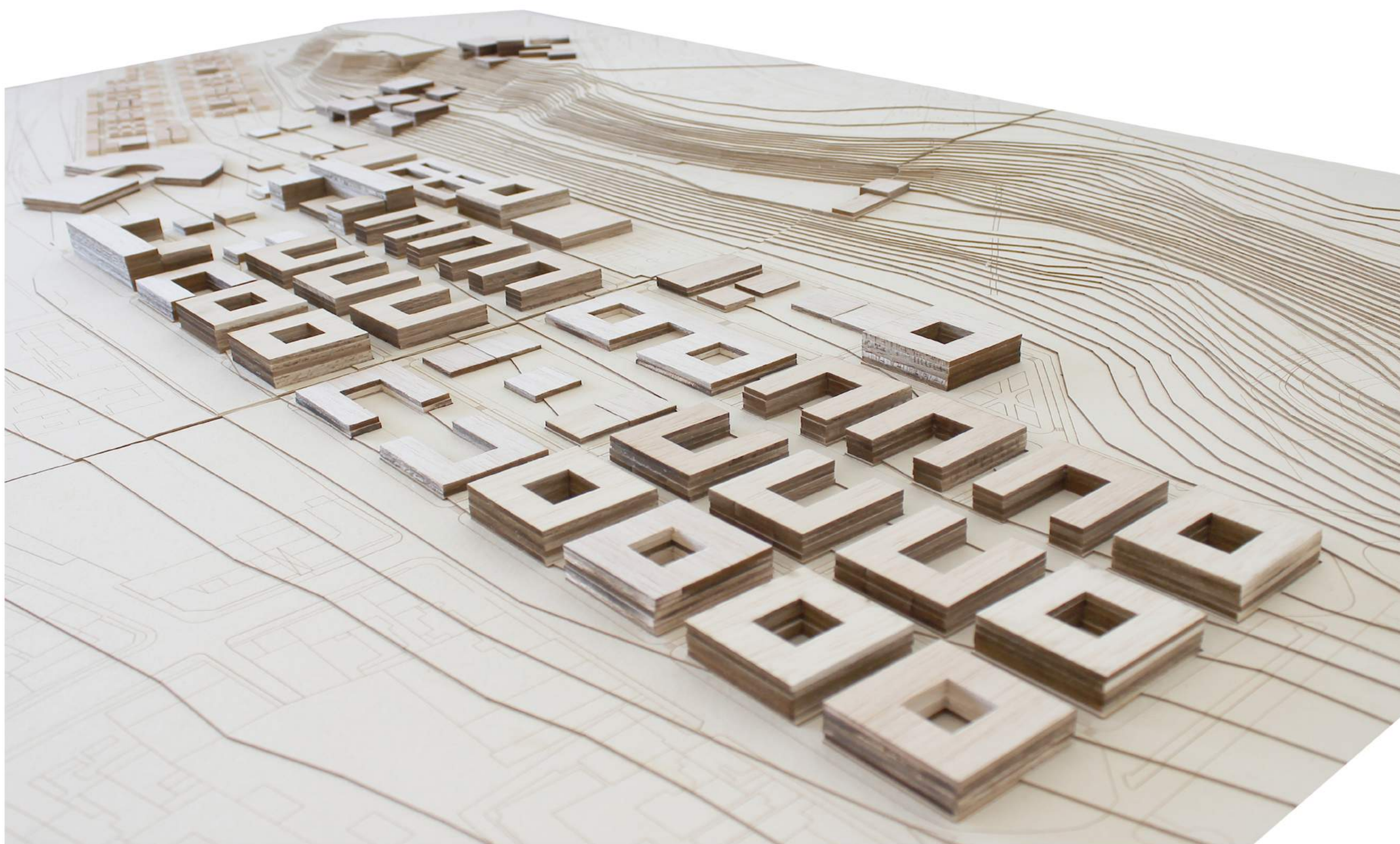
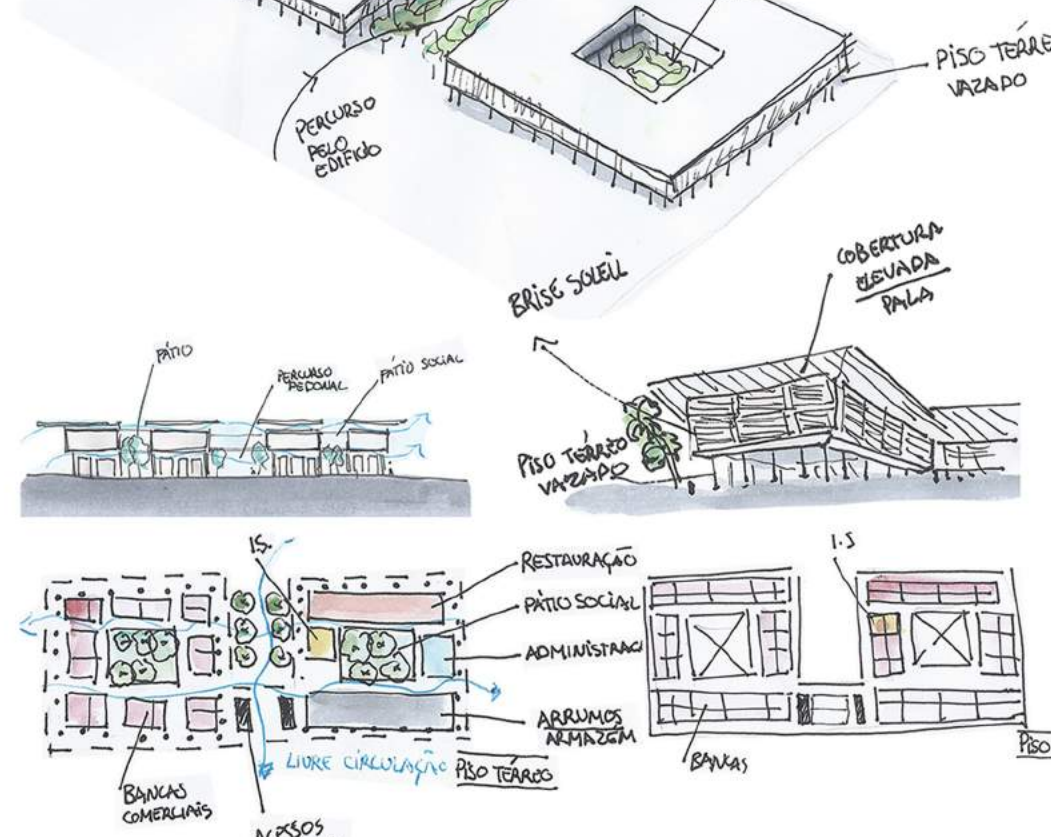
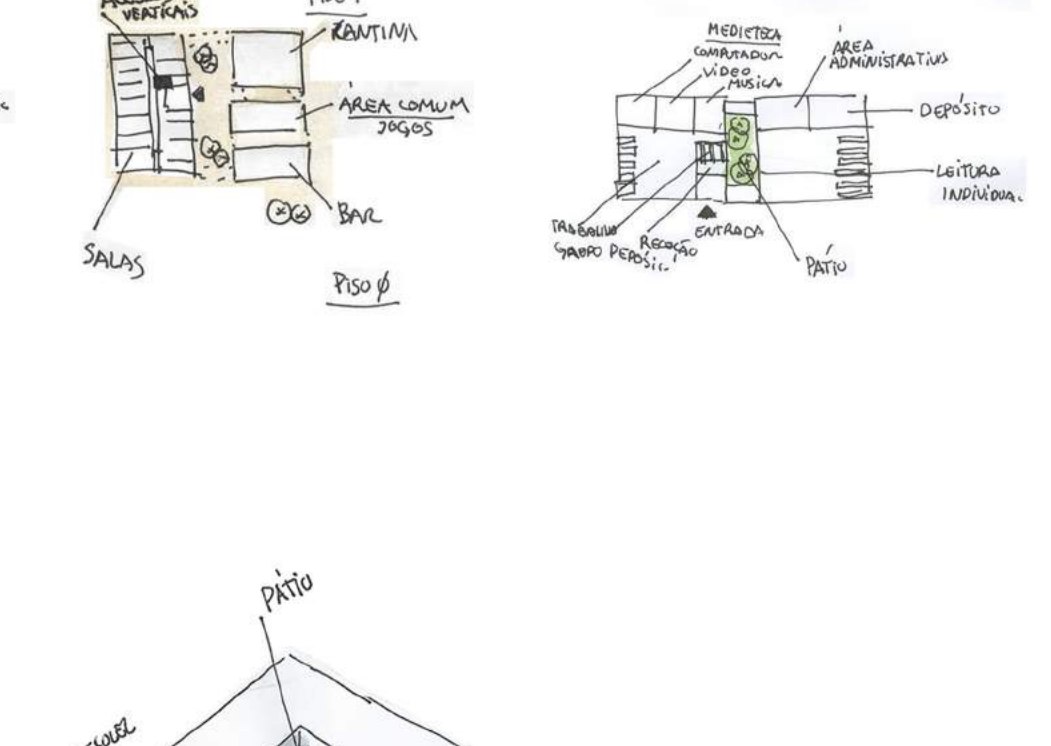
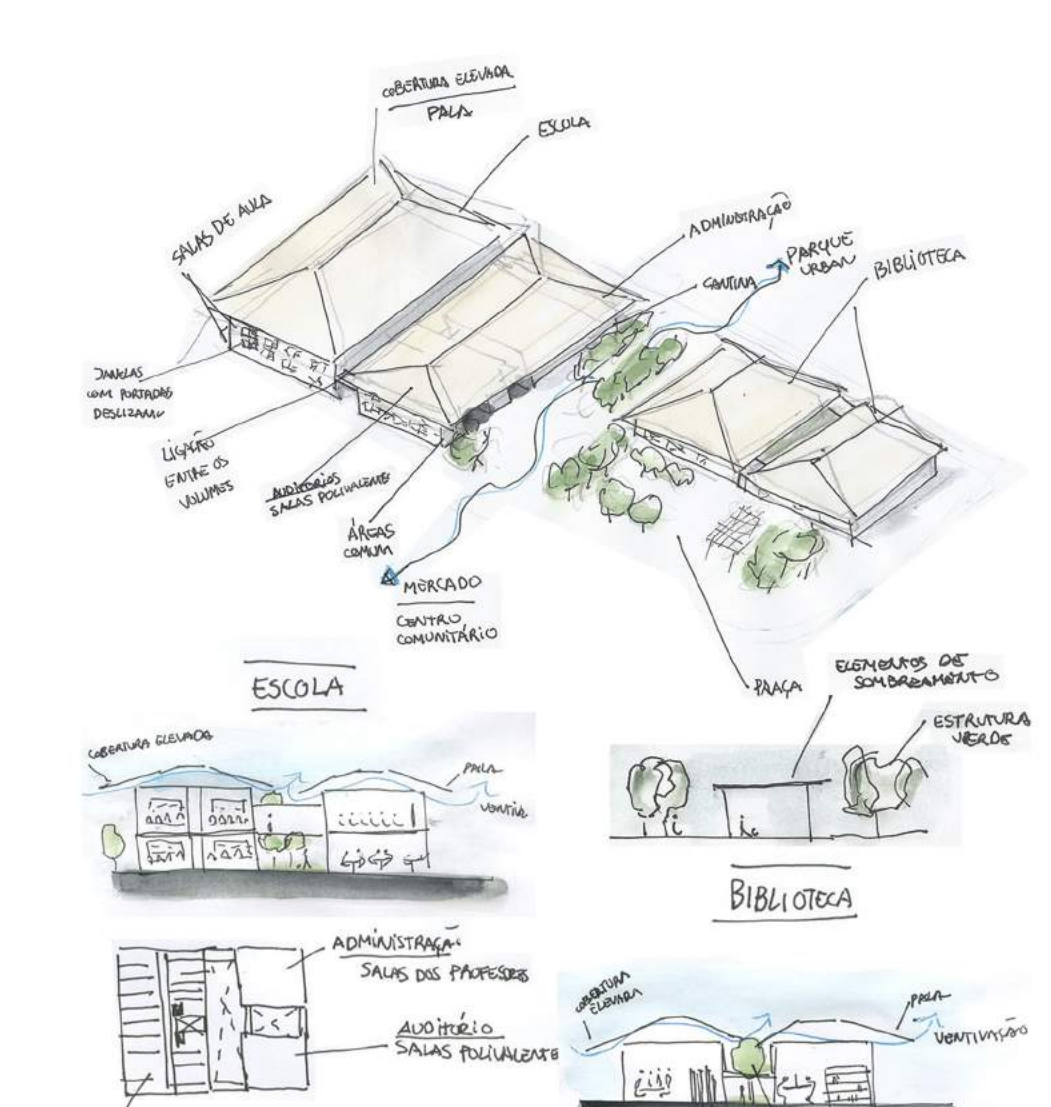
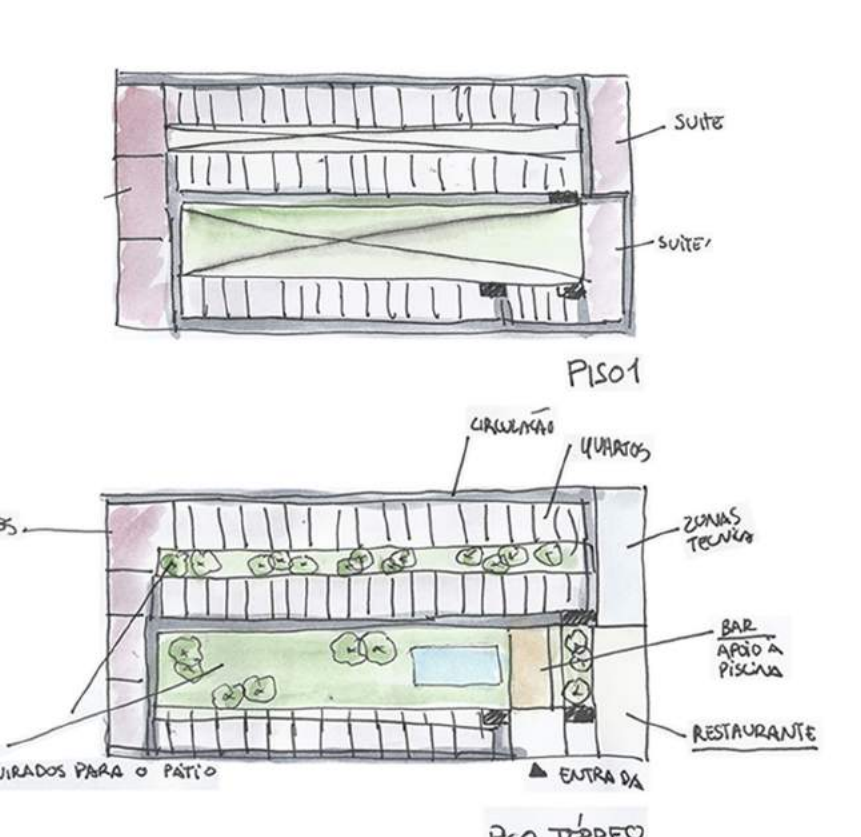
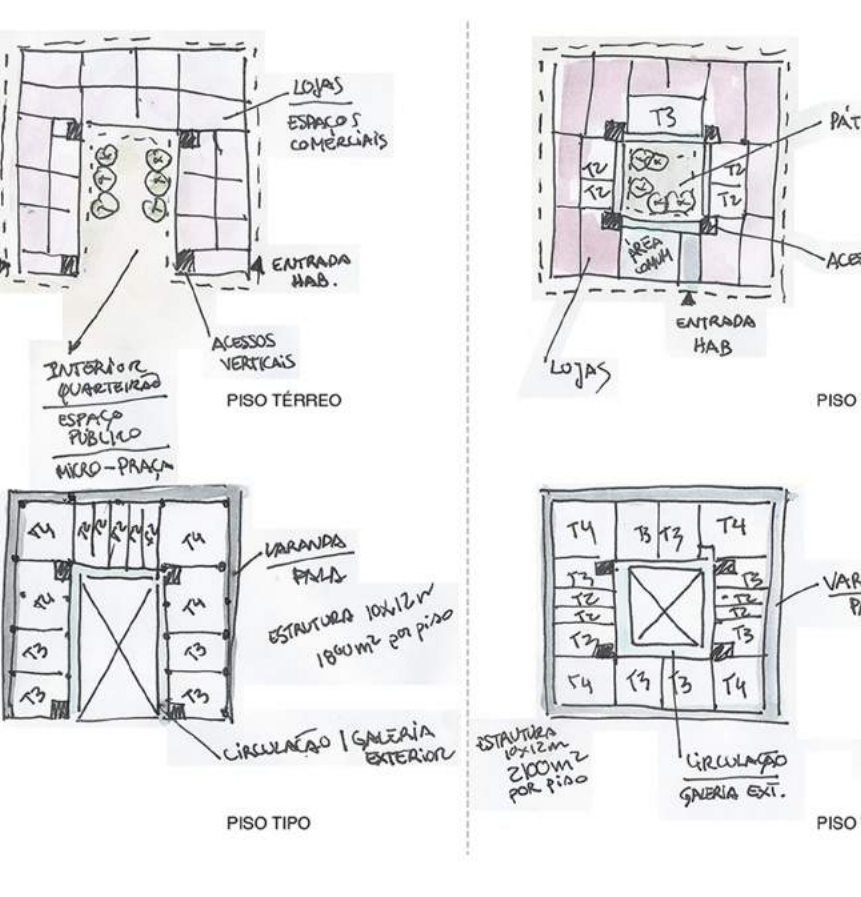
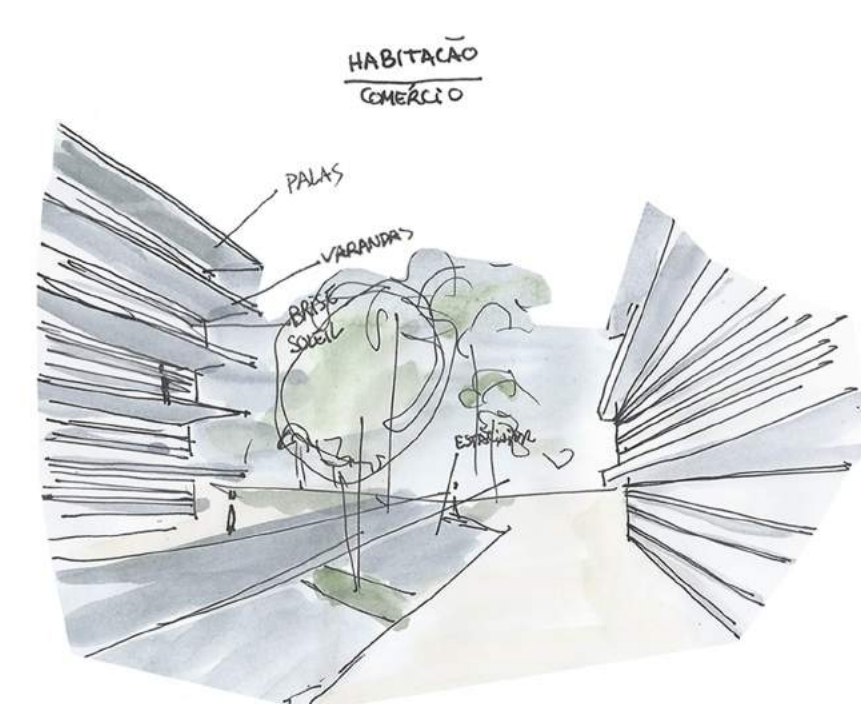
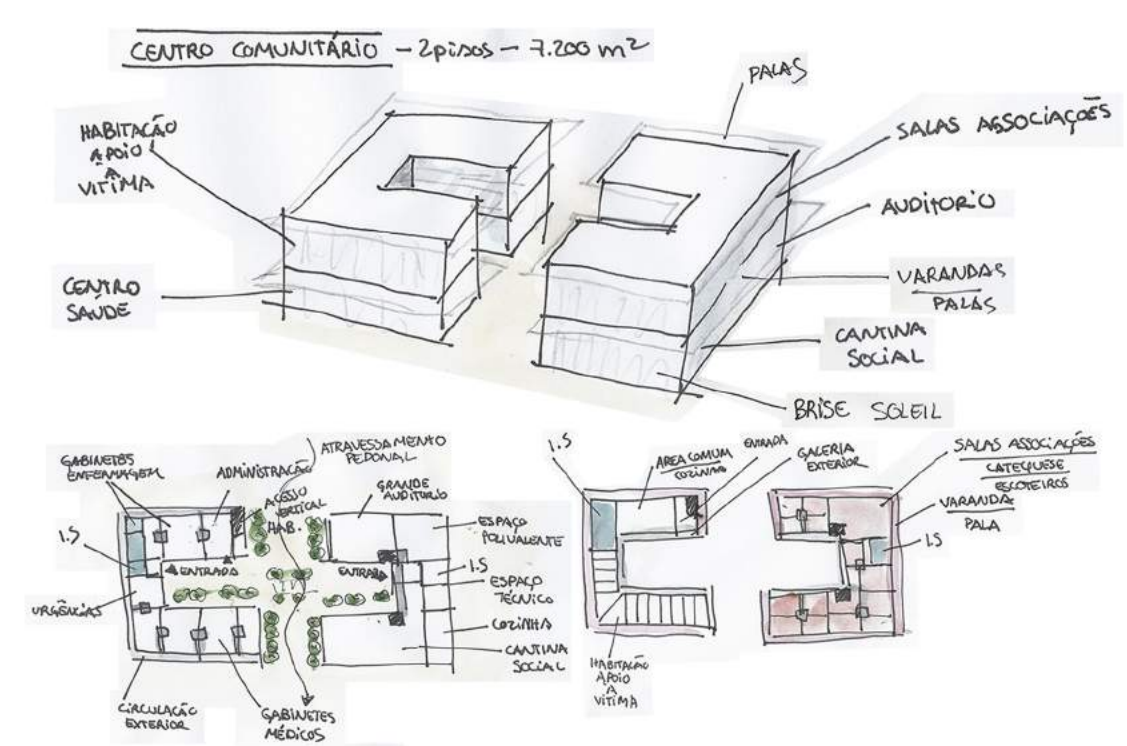
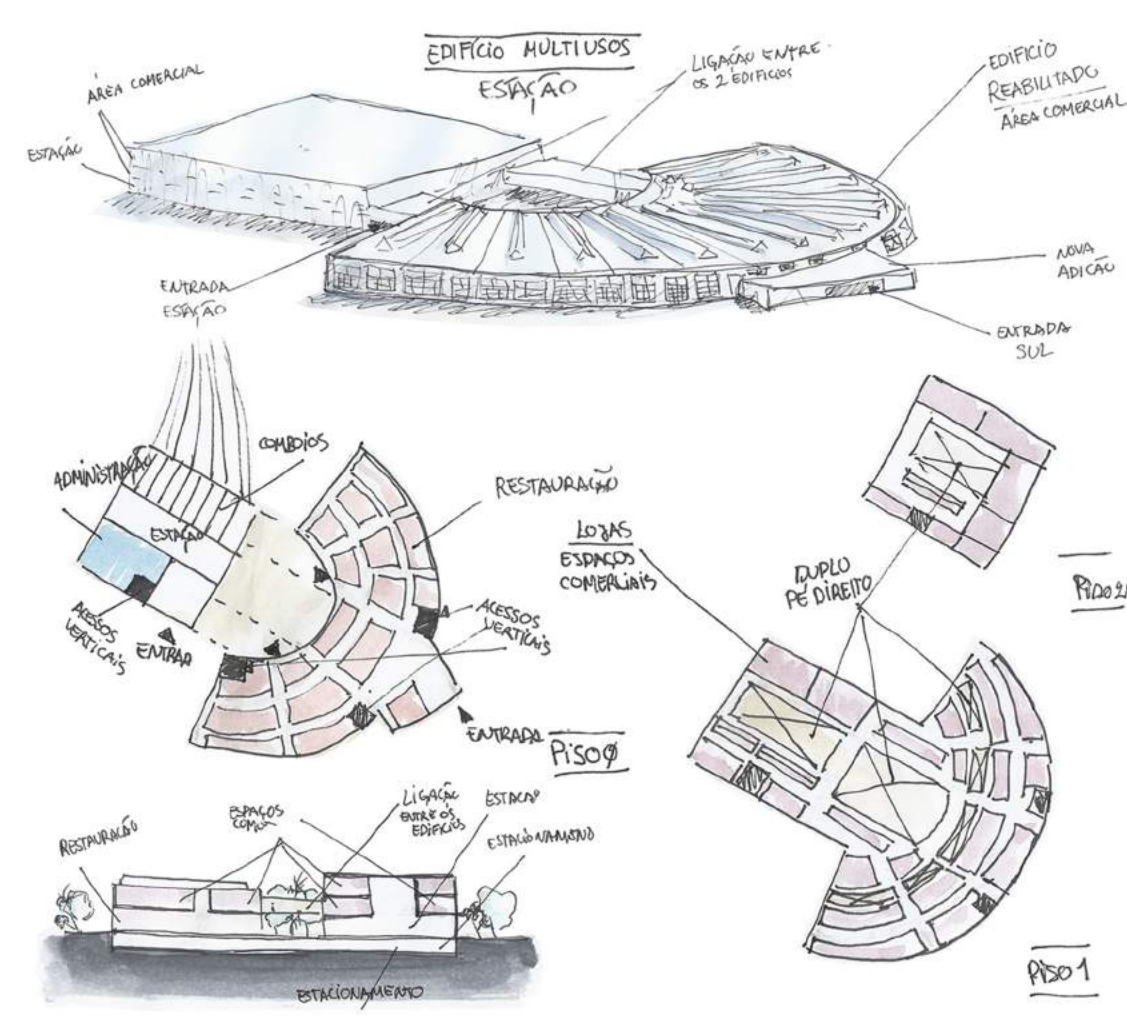
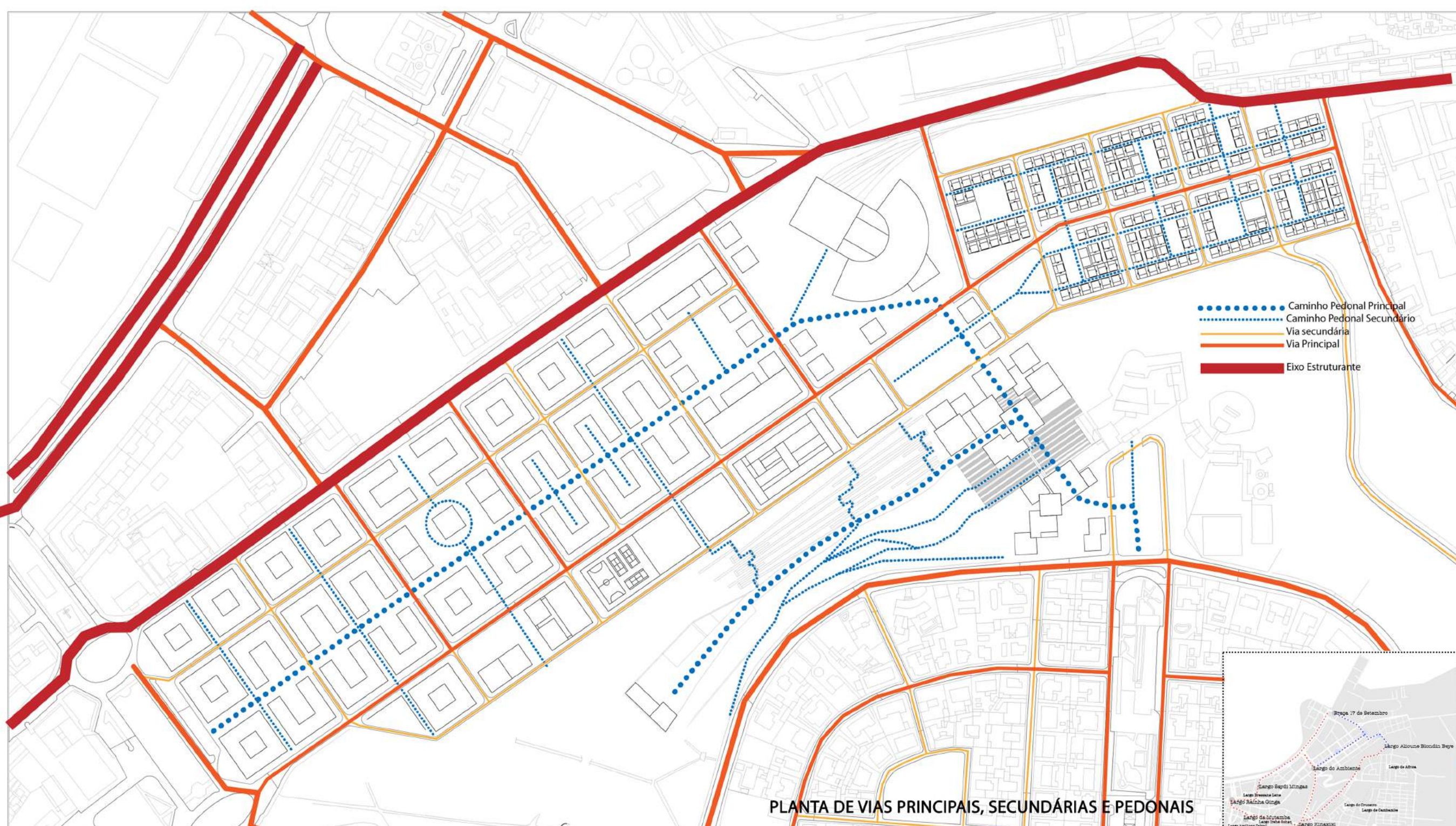
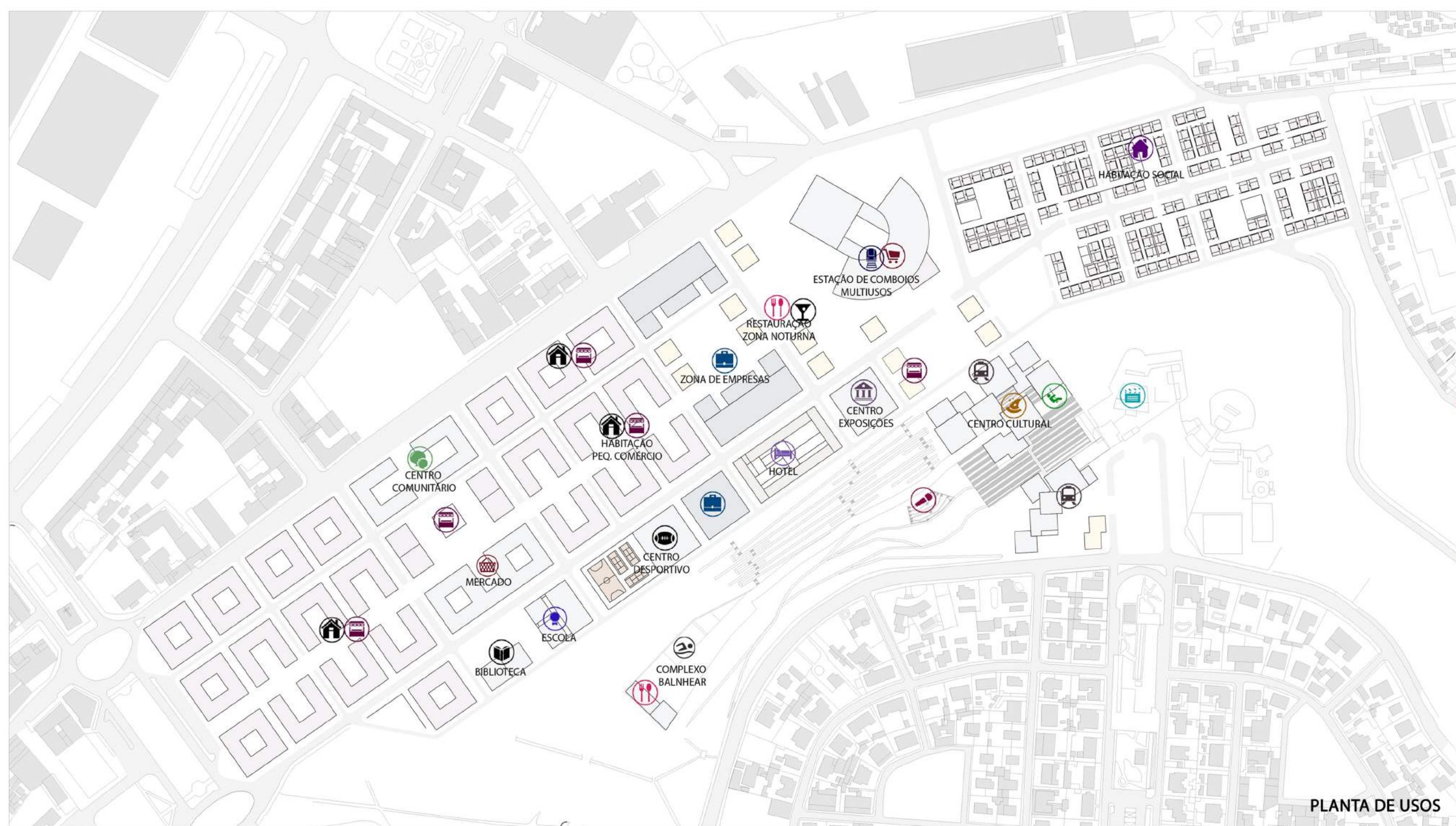
ÁREA DE INTERVENÇÃO - ORTOFOTOMAPA







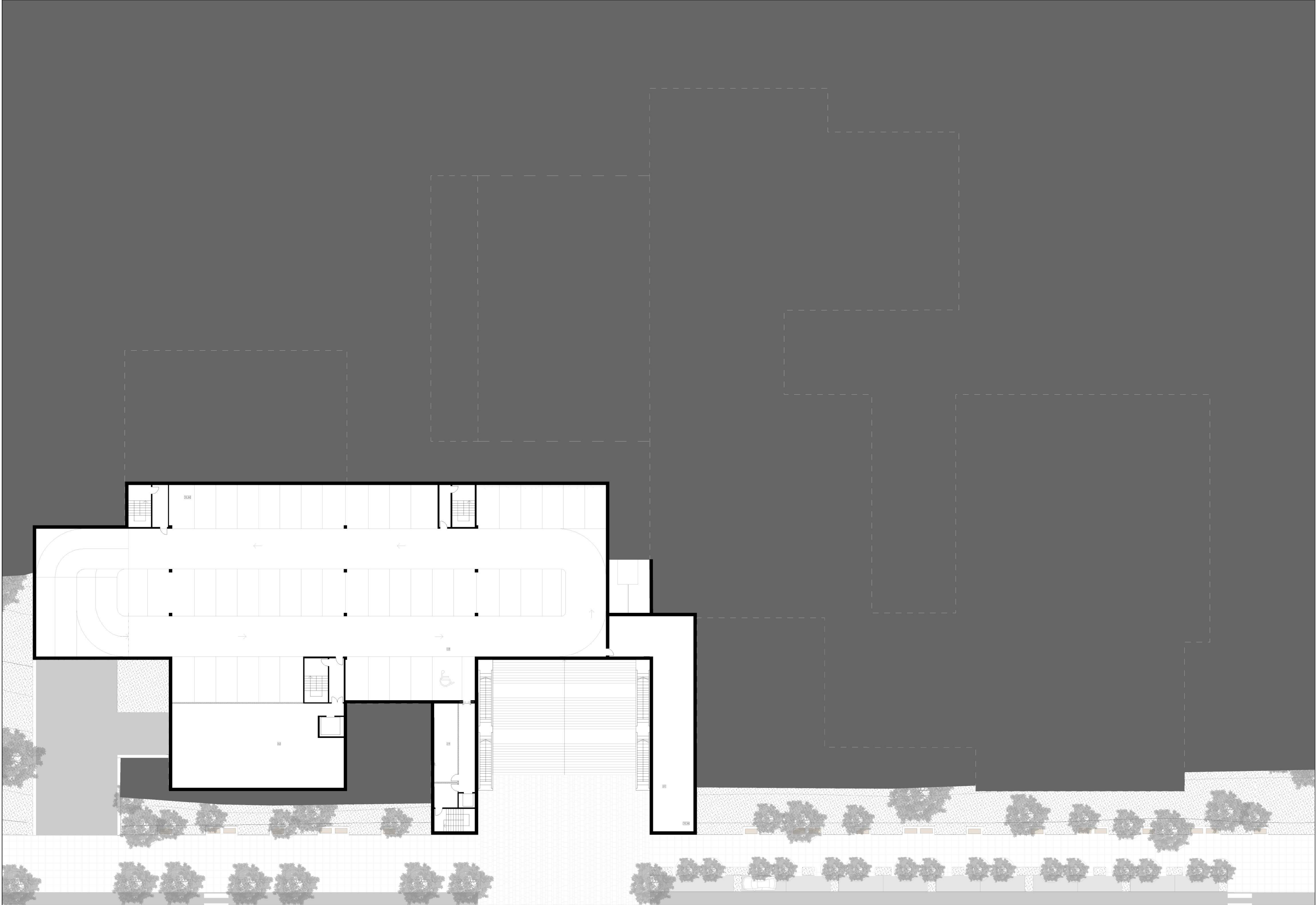






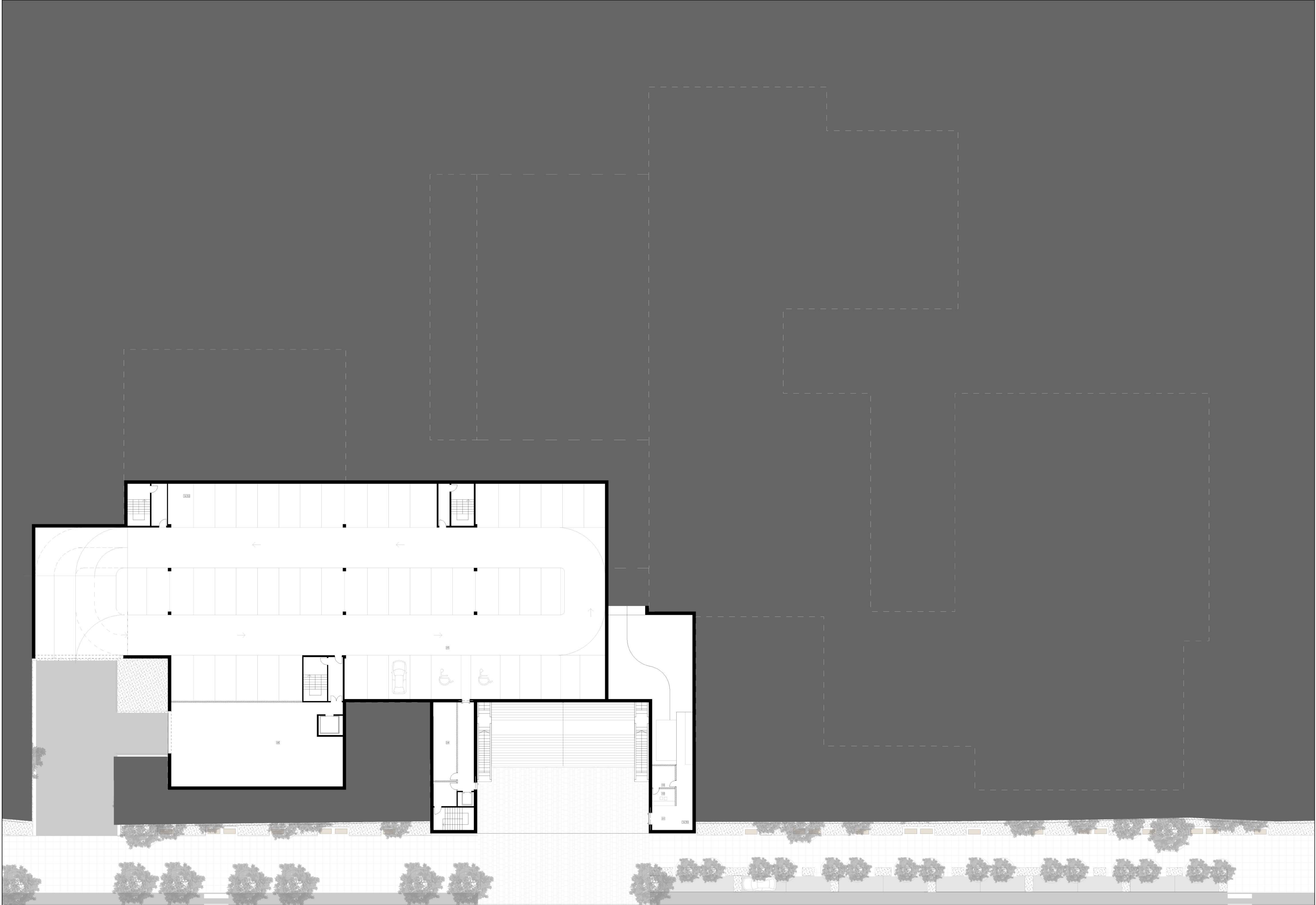






1- Espaço Técnico; 2-Armazém; 3- Estacionamento; 4- Espaço Técnico;

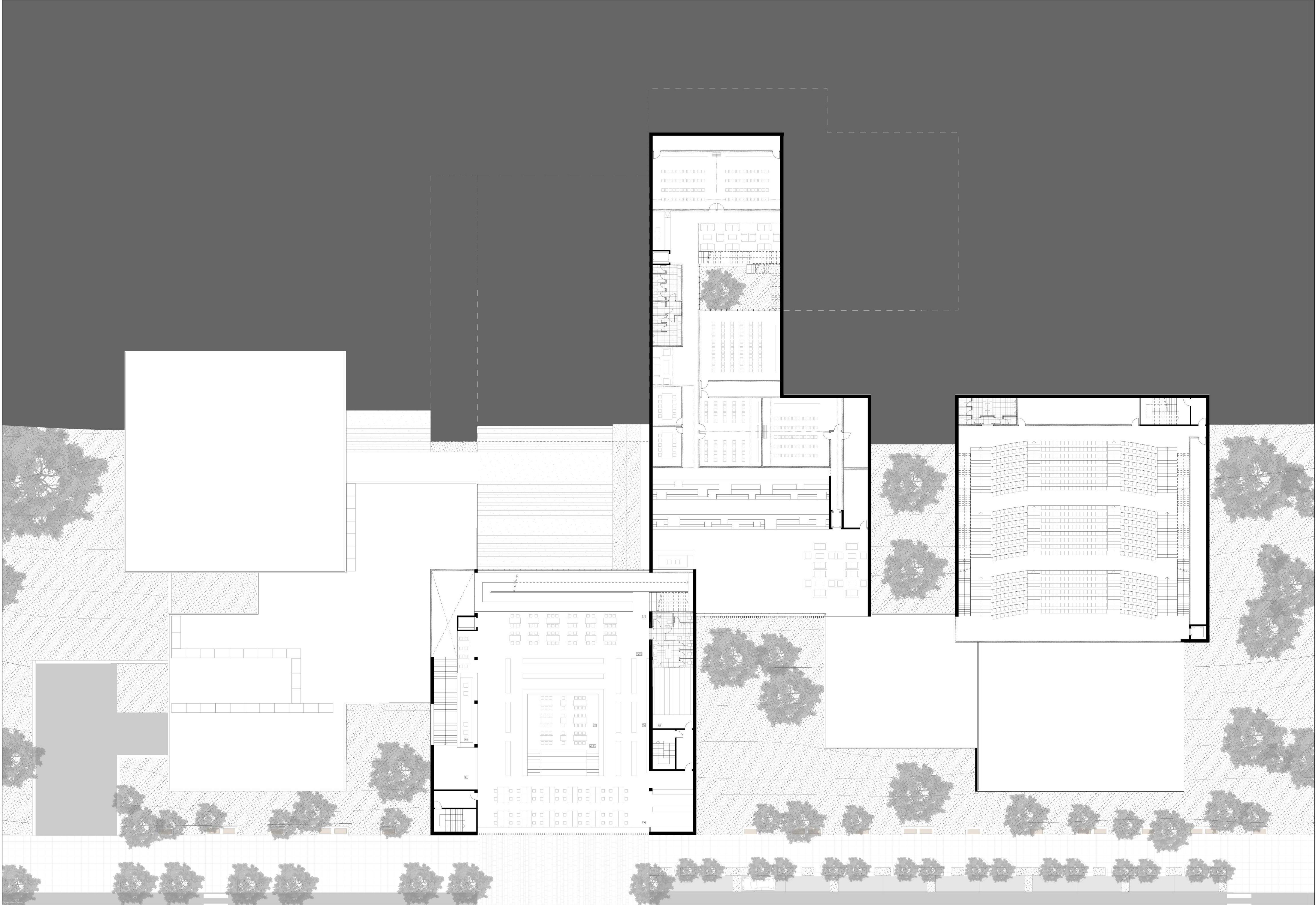
PLANTA COTA 16.94  
ESCALA 1/200



1- Acesso Funicular; 2-Atendimento Funicular; 3-Arrumos; 4- Espaço Técnico; 5- Estacionamento; 6- Armazém Cargas e Descargas;

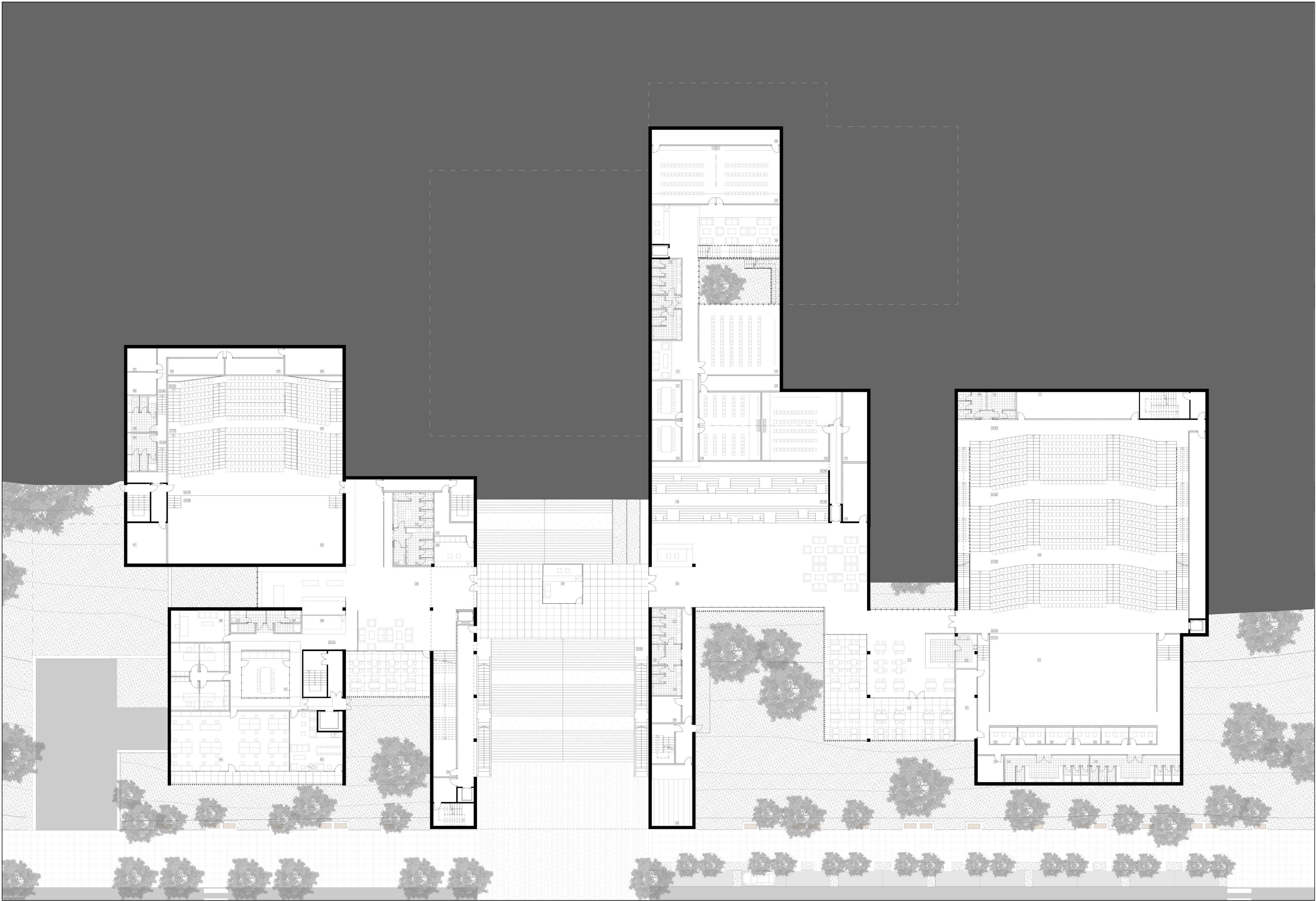
PLANTA COTA 14.05  
ESCALA 1/200





1- Entrada Biblioteca; 2- Receção; 3- Zona Leitura; 4- Zona de Livros; 5- Depósito Biblioteca; 6- Leitura Individual; 7- Zona Trabalhos de Grupo; 8- I. S. Mob. Reduzida; 9- I. S. Masculina; 10- I. S. Feminina;

PLANTA COTA 25.20  
ESCALA 1/200



1- Palco; 2- Plateia; 3- Balneário Feminino; 4- Balneário Masculino; 5- Camarins; 6- Arrumos; 7- Apoio Palco; 8- Copa; 9- Instalação Sanitária Feminina; 10- Instalação Sanitária Masculina; 11- Régie; 12- Cafeteria; 13- Eplanada; 14- Foyer Auditório Grande e Salas de Conferências; 15- Espaço Expositivo; 16- Arrumos; 17- Arrumos; 18- Sala Conferência; 19- Sala Conferência; 20- Sala Reuniões; 21- Sala Reuniões; 22- Apoios Conferência; 23- Sala Conferência; 24- Foyer Conferência; 25- Sala Conferência; 26- Apoios Conferência; 27- Sala Conferência; 28- I. S. Feminina; 29- I. S. Mob. Reduzida; 30- I. S. Masculina; 31- Foyer Conferência; 32- I. S. Feminino; 33- I. S. Mob. Reduzida; 34- I. S. Masculina; 35- Arrumos; 36- Depósito Biblioteca; 37- Receção Exterior; 38- Espaço Técnico; 39- Átrio Pequeno Auditório e Administração; 40- I. S. Masculina; 41- I. S. Mob. Reduzida; 42- I. S. Feminina; 43- Arrumos; 44- Receção; 45- Loja; 46- Balneário Feminino; 47- Balneário Masculino; 48- Gabinetes; 49- Salas de Trabalho; 50- Sala Convívio; 51- Sala Reuniões; 52- Palco Pequeno Auditório; 53- Plateia; 54- Régie; 55- Régie; 56- Arrumos; 57- Camarim; 58- Camarim; 59- I. S. Masculina; 60- I. S. Feminina; 61- Arrumos;

PLANTA COTA 20.00  
ESCALA 1/200





1- Esplanada; 2- Cafeteria; 3- Copa; 4- Sala Workshop Teatro; 5- Sala Workshop Pintura; 6- Sala Workshop Desenho; 7- Apoio Sala Teatro; 8- Apoio Sala Teatro; 9- I. S. Masculina; 10- I. S. Mob. Reduzida; 11- I. S. Feminina; 12- Espaço Exposição Temporária; 13- Sala Workshop; 14- Sala Workshop; 15- Sala Workshop; 16- Sala Workshop Música; 17- Apoio Workshop; 18- Arrumos; 19- Sala Artes Plásticas;

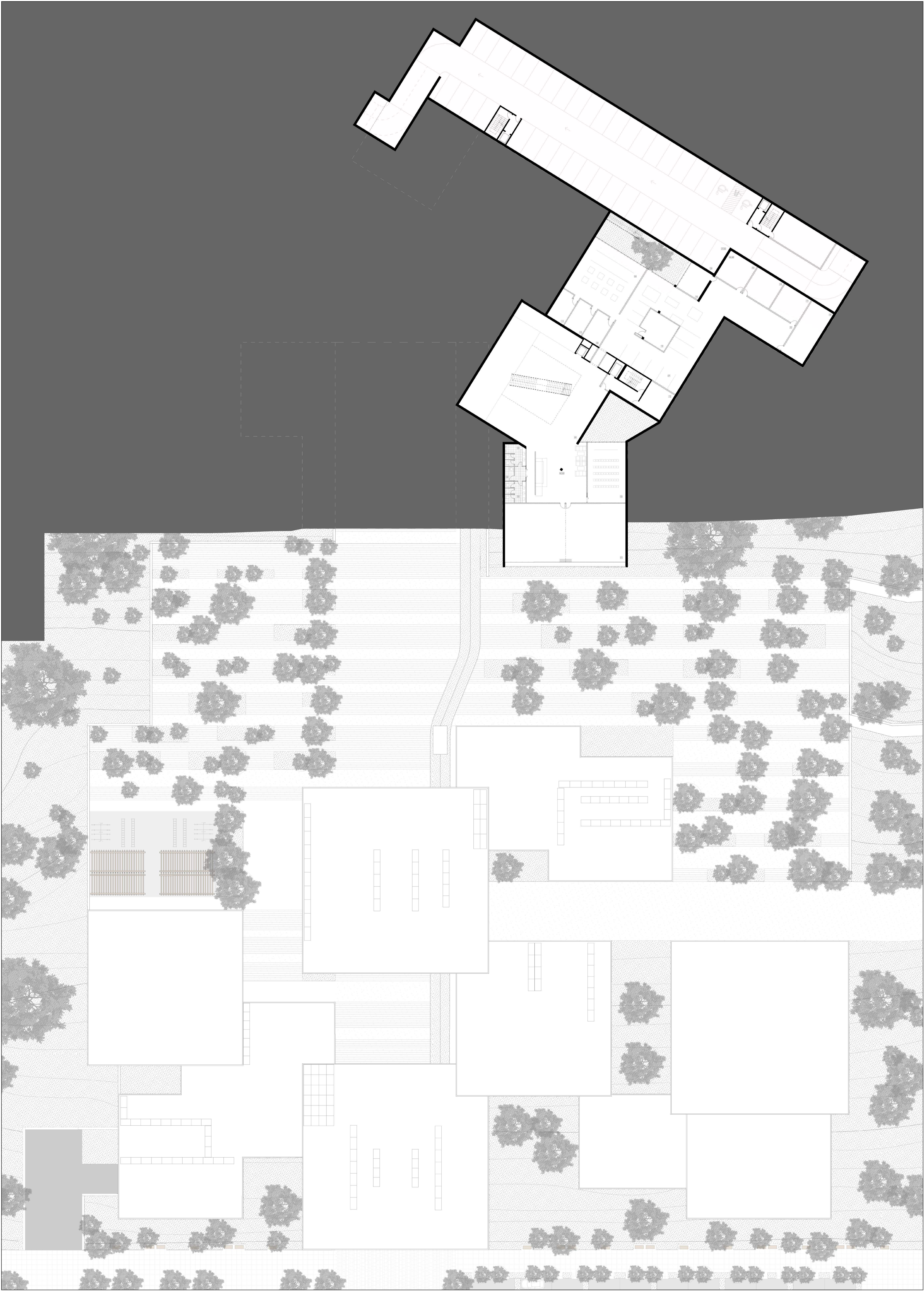
PLANTA COTA 34.28  
ESCALA 1/200



1- Sala Infantil; 2- Sala do Conto; 3- Sala de Música e Vídeo; 4- Sala de Vídeo; 5- Sala informática; 6- Arrumos; 7- Arrumos; 8- Arrumos; 9- Plateia Alta; 10- Arrumos; 11- I. S. Masculina; 12- I. S. Feminina; 13- Espaço Coworking; 14- Gabinetes; 15- Copa; 16- Cafeteria; 17- Espaço Lounge; 18- I. S. Masculina; 19- I. S. Mob. Reduzida; 20- I. S. Feminina; 21- Arrumos; 22- Espaço Técnico;

PLANTA COTA 27.99  
ESCALA 1/200













1- Restaurante; 2- Receção; 3- Copa; 4- I. S. Funcionários; 5- Despensa; 6- Cozinha; 7- Despensa; 8- Despensa; 9- Esplanada;

PLANTA COTA 61.20  
ESCALA 1/200



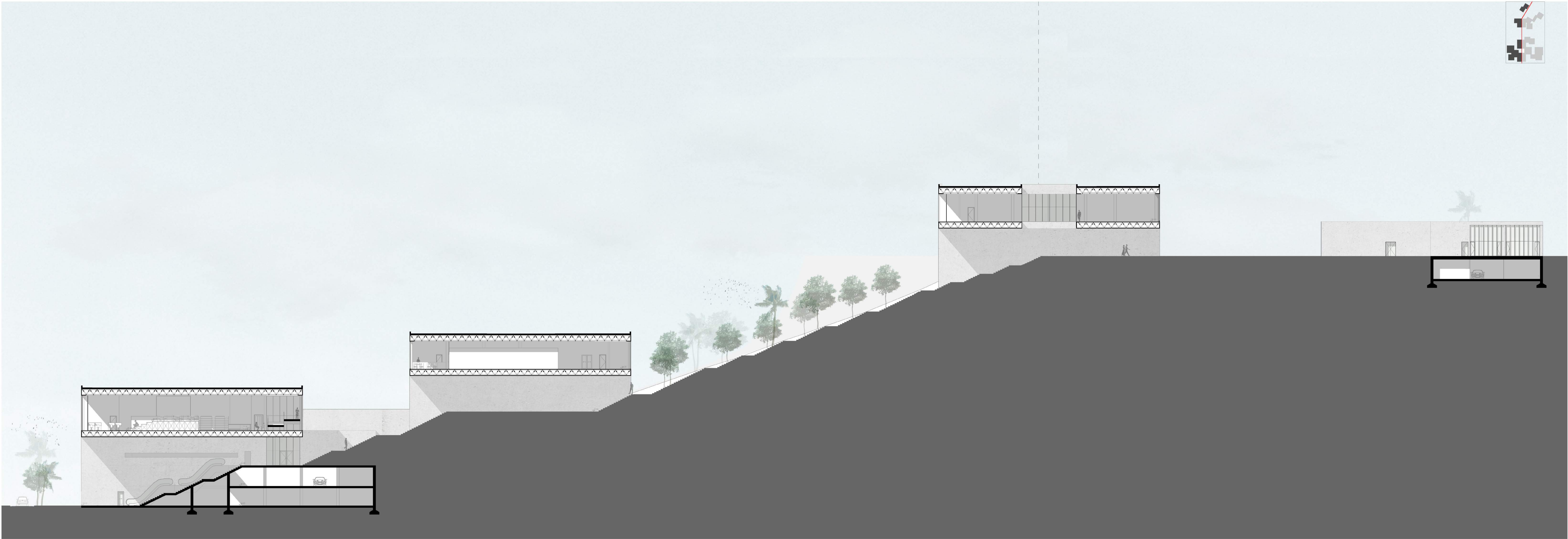
1- Espaço Exposição Artesanato; 3- I. S. Masculina; 4- I. S. Mob. Reduzida; 5- I. S. Feminina;

PLANTA COTA 56.10  
ESCALA 1/200

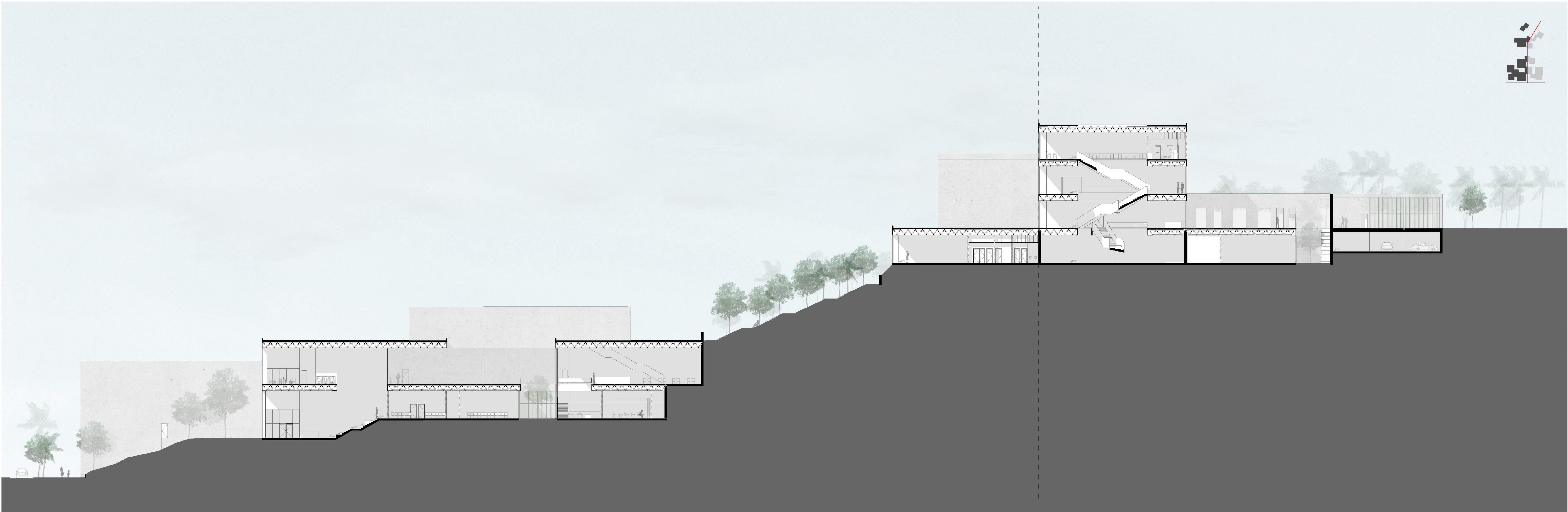






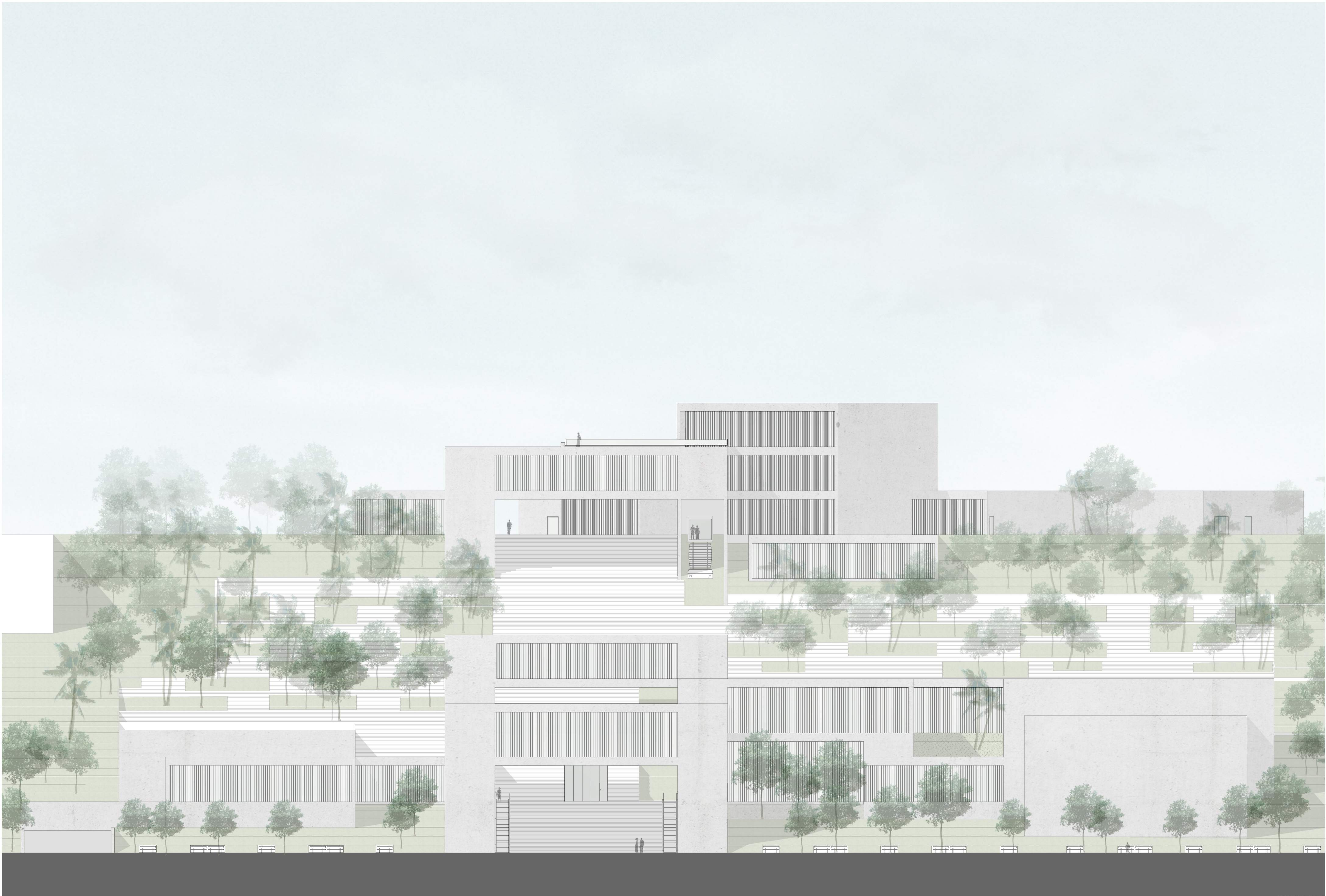


CORTE LONGITUDINAL  
ESCALA 1/200

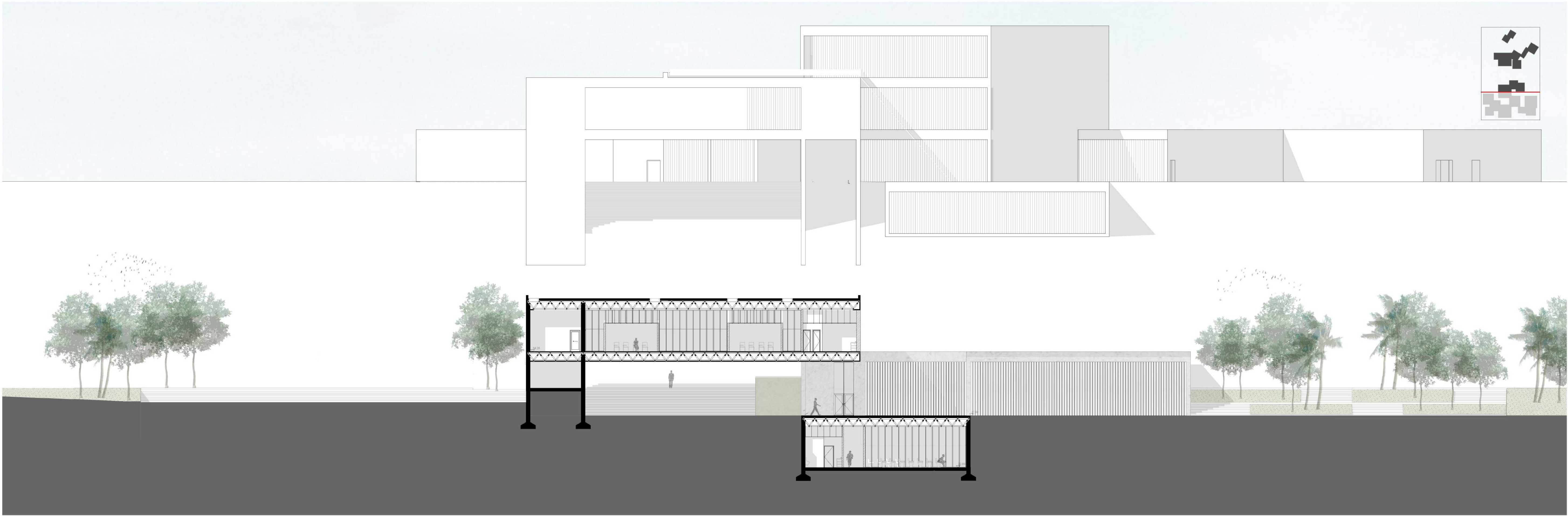


CORTE LONGITUDINAL  
ESCALA 1/200

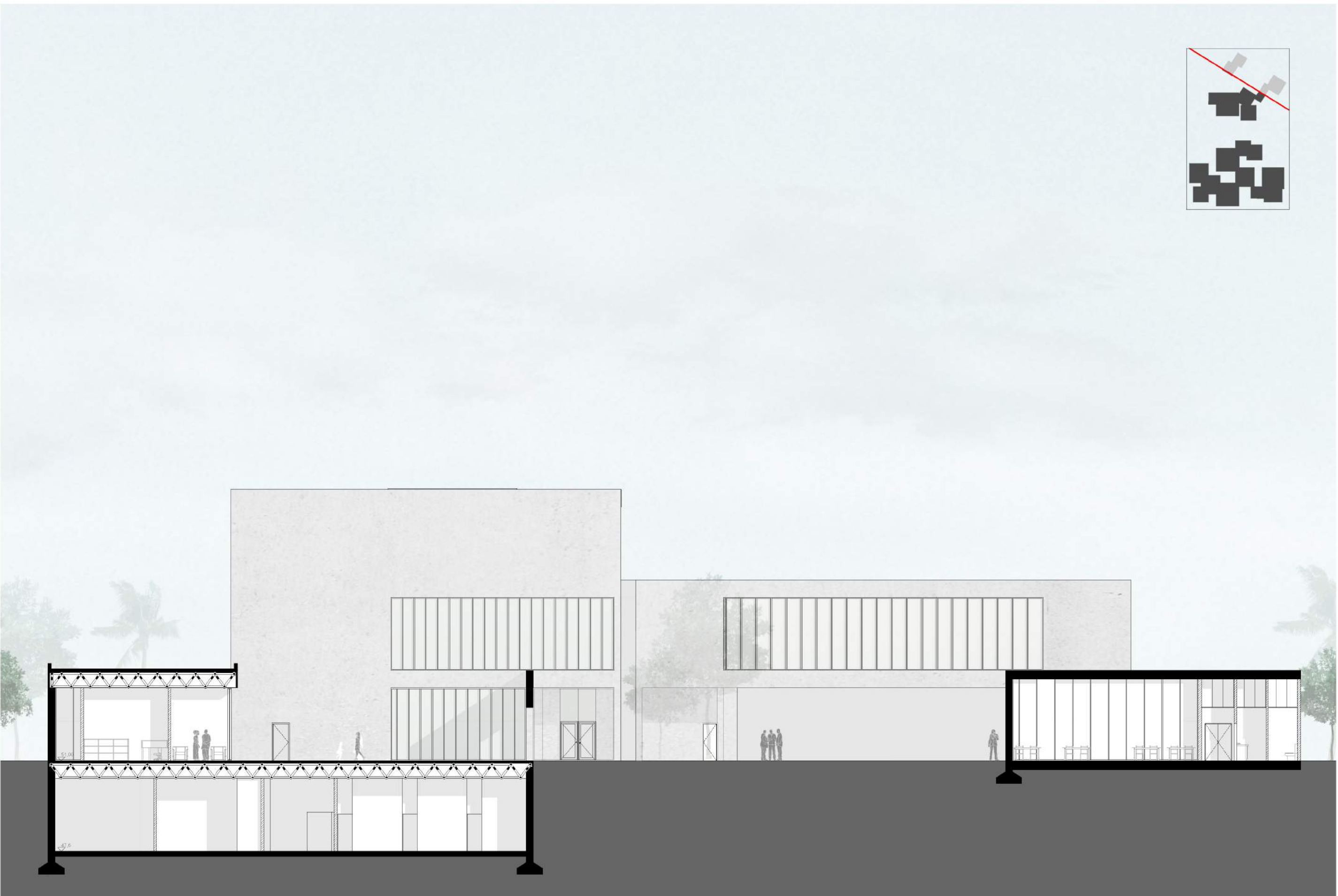




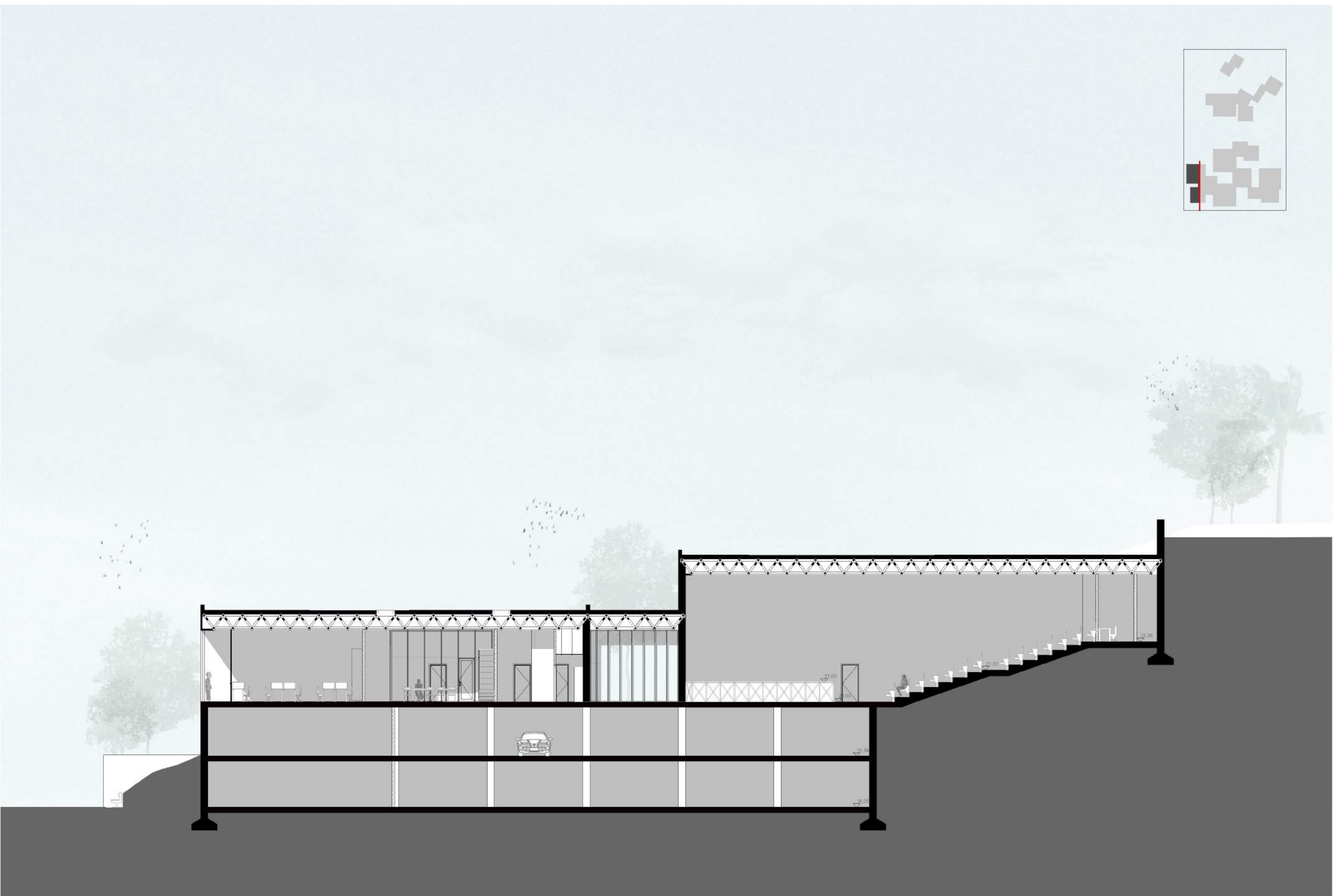
ALCADO NORTE  
ESCALA 1/200



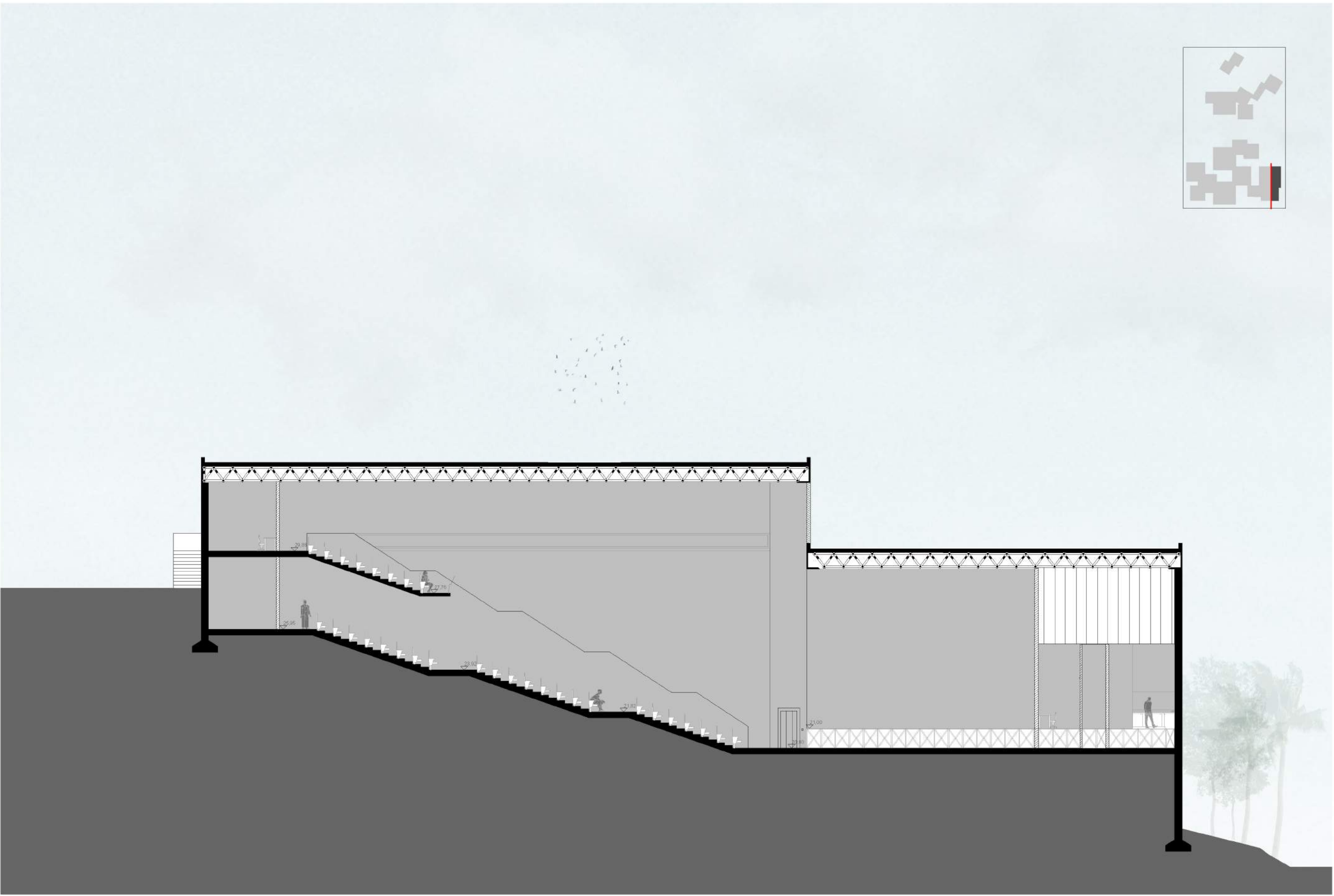
CORTE TRANSVERSAL  
ESCALA 1/200



CORTE TRANSVERSAL  
ESCALA 1/200

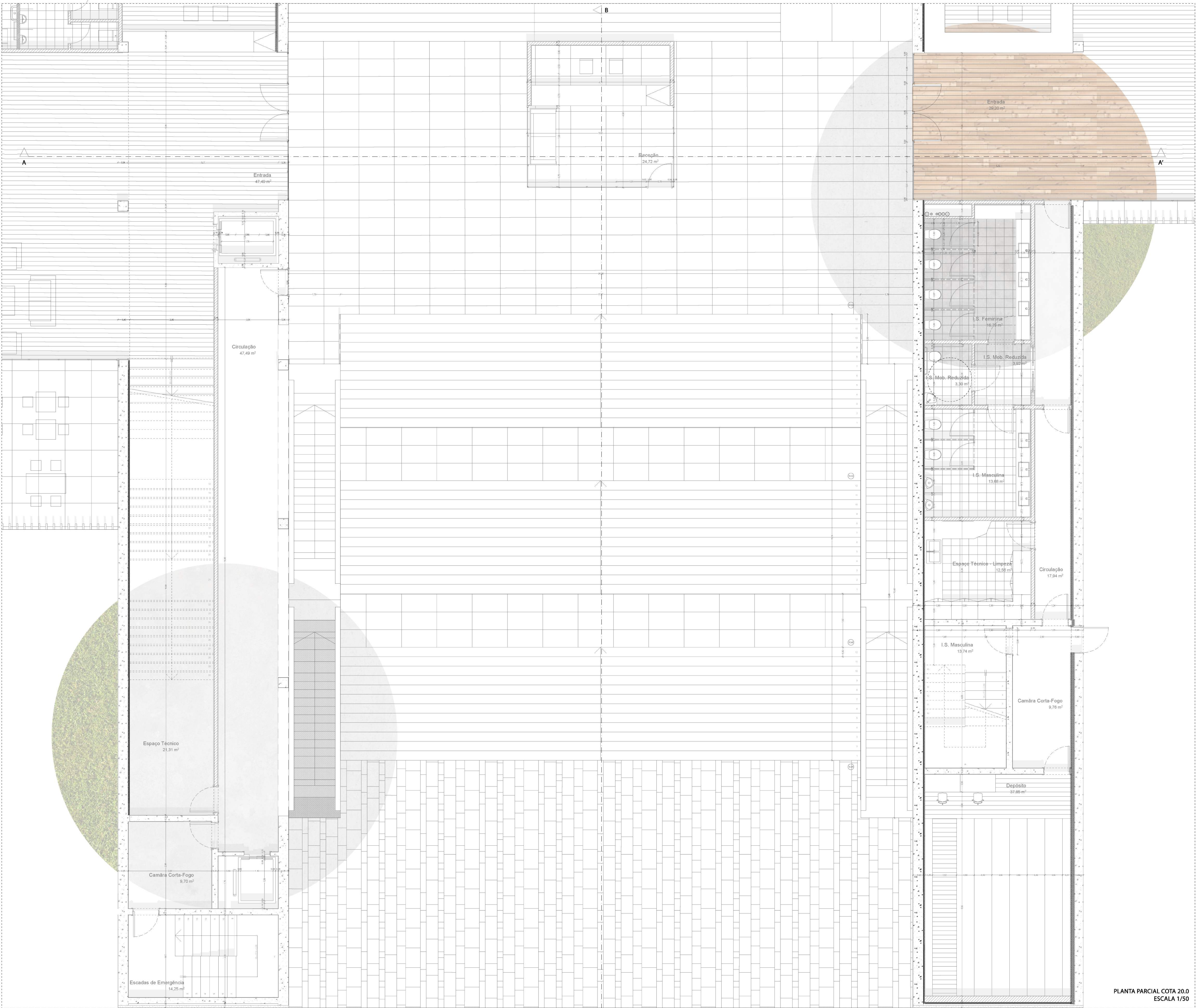


CORTE LONGITUDINAL  
ESCALA 1/200

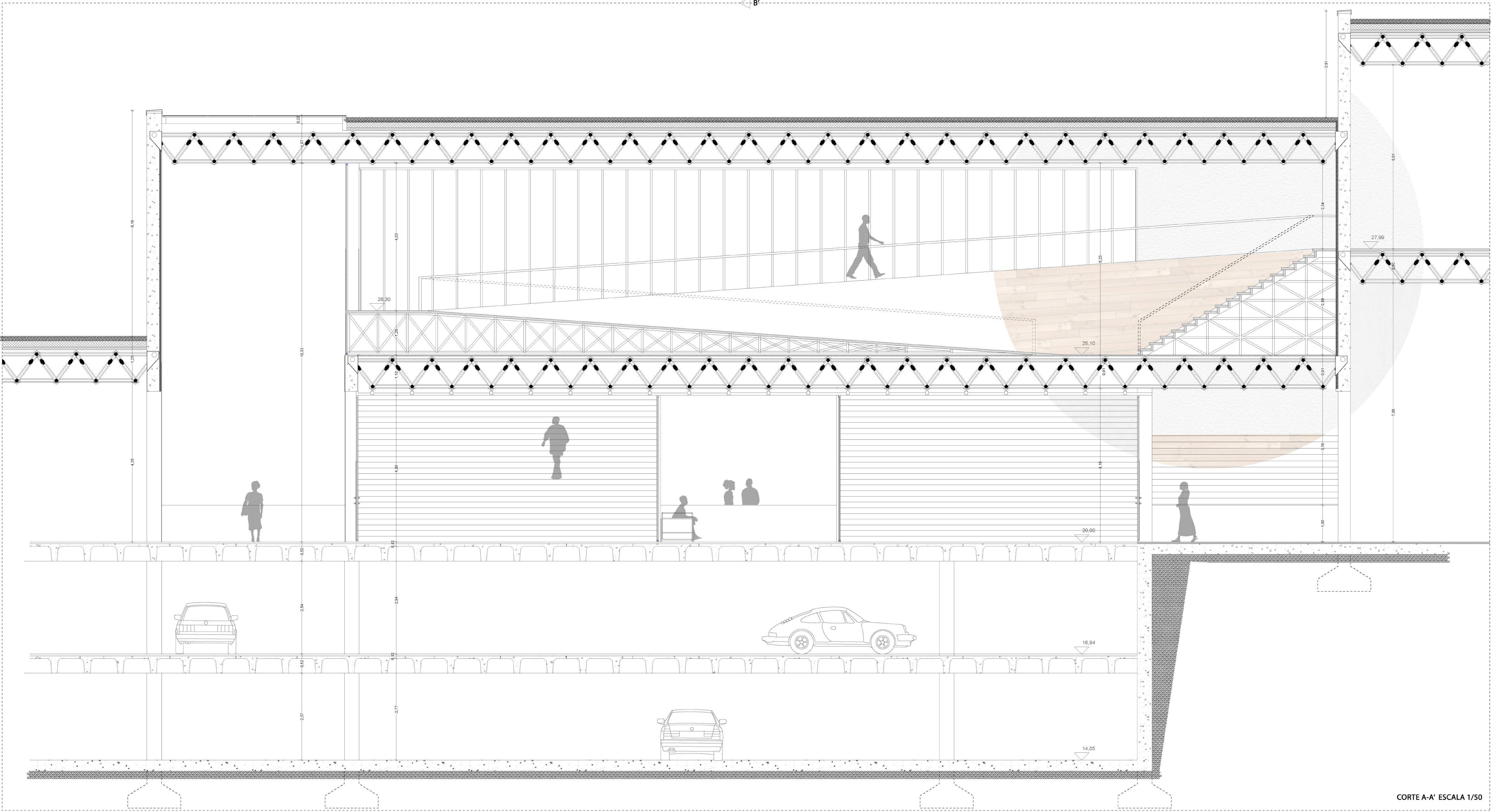


CORTE LONGITUDINAL  
ESCALA 1/200



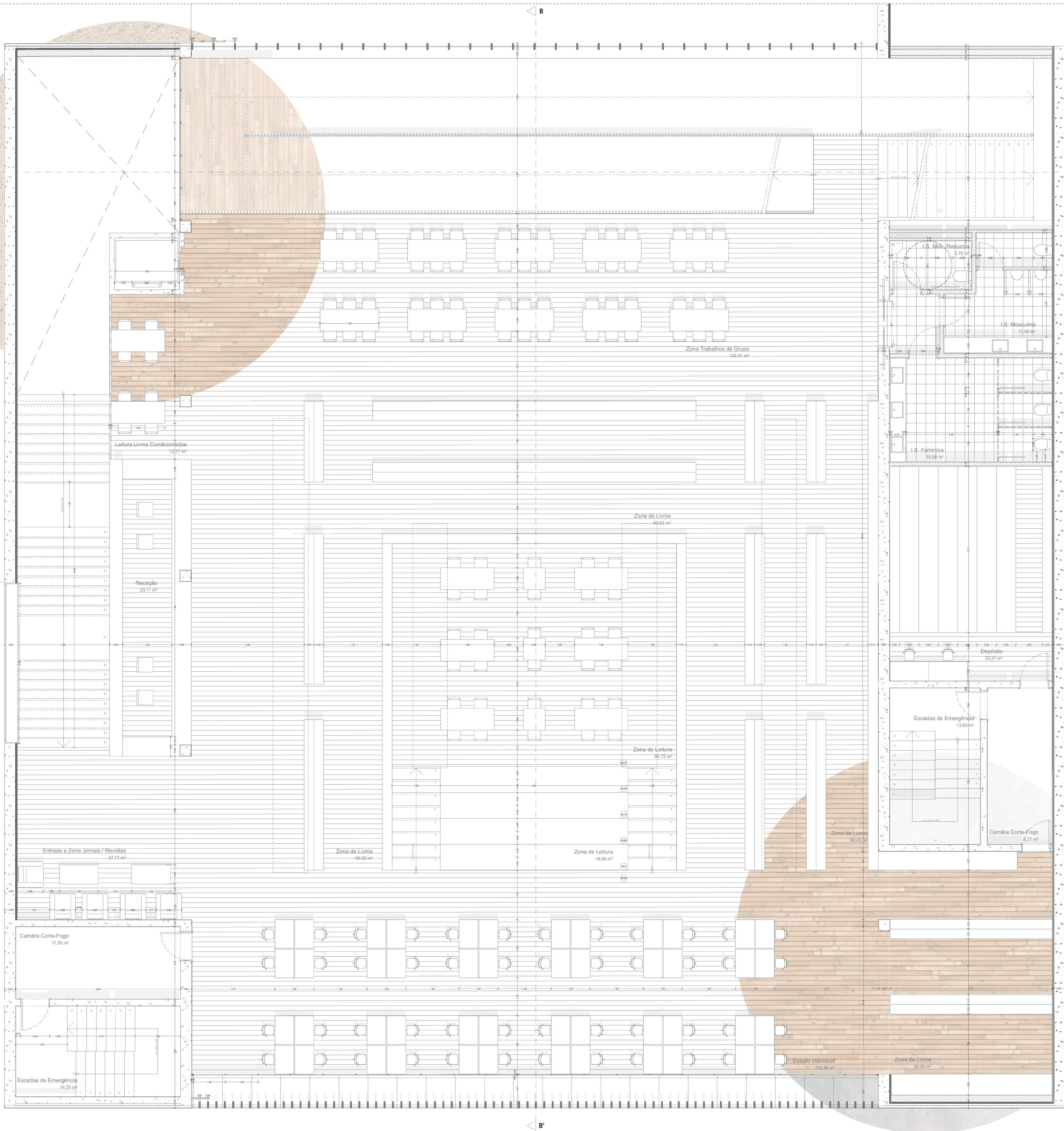


PLANTA PARCIAL COTA 20.0  
ESCALA 1/50

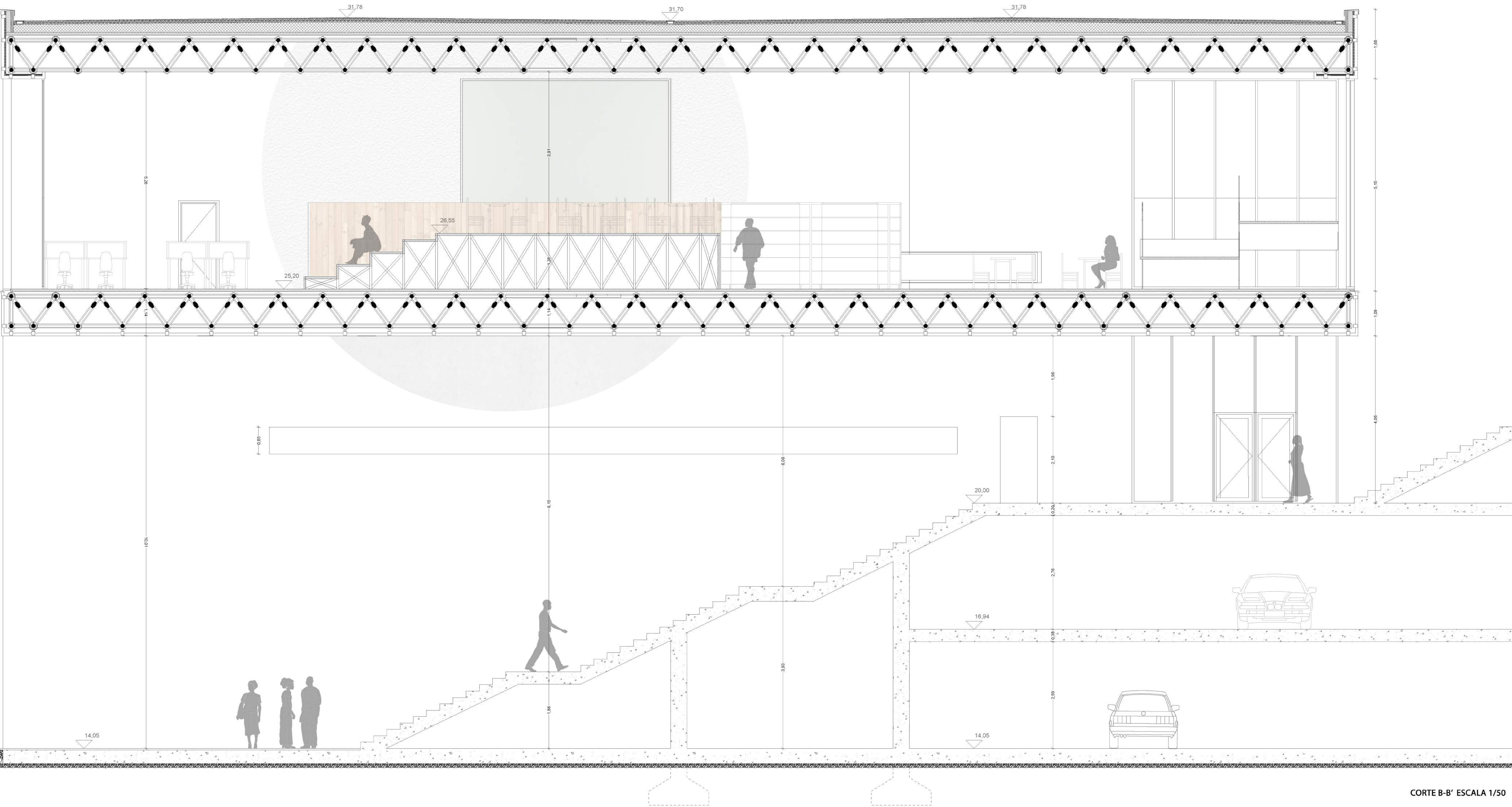


CORTE A-A' ESCALA 1/50





PLANTA PARCIAL COTA 25.1 ESCALA 1/50



CORTE B-B' ESCALA 1/50



